

రైల్వే సమస్యలు

మల్లిపెద్ది రామకృష్ణ
ధరణాలకోట వీరాజు

ప్రజా శక్తి కార్యాలయము. బెజవాడ.

జూన్ 1944.

యుద్ధరంగంలో నైనిమలెంతో, వెనుక భూభాగంలో రైల్వే కార్మికులు అంతముఖ్యులు. వాళ్ళే రాక పోకల నభి వృద్ధి చేయుట ద్వారా దేశాన్ని శుభ్ర భీభత్సాలనుండి, శత్రుప్రమాదం నుండి రక్షించగలవారిలో ప్రథములు ఇక ఆంధ్రలో కార్మిక రంగంలో ప్రధానమైన వారు రైల్వే కార్మికులే. అందువల్ల కమ్యూనిస్టుపార్టీ, కామ్రేడ్సులు రైల్వే కార్మికుల్లో పనిచేయుమని ఆజ్ఞించింది. ఈపుస్తకం రైల్వే కార్మికుల సమస్యలనర్థంచేసిపనిపనిచేయుటకు కామ్రేడ్సుకేగాక, రైల్వేవర్కర్సుకు కూడ తోడ్పడుతుందని ఆశ.

ఎక్కువగా రైల్వే కార్మికులు అలవాటు పడిఉన్న ఇంగ్లీషు పదాలు వాడక తప్పింది కాదు. కార్యక్రమంలో కామ్రేడ్సుకు ఆ పదాలు తేలికగా అర్థమౌతాయి. కిష్టమైన సమస్యలగుట వల్ల, తరచు మార్పులు జరుగును గనుక పుస్తకంలో అనేక తప్పులుండవచ్చు. కొన్ని విషయాలు వదలిఉండవచ్చు. వాటిని పార్టీ కార్యాలయానికి తెలియచేయండి. మరోమార్పులో సవరించు కుందాం.

విషయ సూచిక

సెం.

పేజీ.

వివిధ డిపార్టుమెంటులు

1 ఇంజనీరింగ్	2
2 ట్రాఫిక్	9
3 సవగు (లాక్సో)	19
4 టి. యక్స్. ఆర్.	31
5 పిగ్నలింగ్	35
6 ఎలిక్ట్రీకల్	38
7 ఆడిటింగ్	41
8 కమెరియల్	"
9 వర్క్ షాపు	"
10 స్టోర్స్	"
11 ప్రింటింగ్	"
12 వాచ్ ఆండ్ వార్డు	42
13 మెడికల్	43
14 మెడికల్ రూల్స్	"
15 ప్రమాప్తము !	44
16 అధికారులు: వెటిచాక్రీలు	45
17 ఫాక్రీఅప్	46
18 ఆల్ కన్ సర్ నెడ్ వేర్	47
19 పనిగంటల నిర్ణయం	"
20 పనివారల సప్తపరిహారవట్టం	48
21 జీతాల బట్టాదా	50
22 ప్రావిడెంటుఫండు	51
23 స్టాఫ్ బెసిఫిట్ ఫండు	52
24 యం. ఆర్. బి. ఫండు	53
25 ఆర్బిన్ బ్యాంకు	"
26 గ్రామ్యుటి	54

27	సెలవులు	55.
28	ప్యానులు	57
29	బదిలీలు	58
30	రైల్వే పాఠశాలలు	"
31	రైల్వే ఇన్ స్టిట్యూట్లు	59
32	చౌకడిపోలు	"
33	ఆహార కమిటీలు	51
34	మొబైల్ వానులు	62
35	కరువు భత్యం	"
36	మిలిటరీ యూనిట్లు	65
37	మహాజ్వల	67
38	చిరువామాలు	68
39	T 20	71
40	చార్జీ షీటు	"
41	పాస్ పోర్టు కమిటీలు	72
42	యూనియన్ బ్రాంచిలు	74
43	యూనియన్ నిబంధనలు	75
44	బ్రాంచి నిబంధనలు	80
45	అఖిల భారత రైల్వే పనివారల సమ్మేళనం	84
46	రికగ్నిషన్ వర్తకులు.	87
47	పోటీ సంఘపు ప్రమాదం	90
48	బి. యి. సి కర్తవ్యాలు	92
49	సెకను స్టేషను కమిటీలు	94
50	పార్టీ కౌన్సిల్ కర్తవ్యం	95
51	పార్టీ పత్రికలు- ఫండు	"
52	రైల్వే రాక పోకలు	97
53	రైల్వే కార్మికులలో మనమెలా పనిచేయాలి?	101
54	సంక్షిప్త పదాలు	104

రైల్వే సమస్యలు

మార్చి 1944 వరకూ యం అండ్ యస్ యం రైల్వే నిర్వహణంతో లండనులోని కొందరి పెట్టుబడిదారులు సాగిస్తూవచ్చారు. కాని వారి ప్రతి నిధిగా ఏజెంటు బాధ్యతవంతాగలి పరిపాలిస్తూవచ్చాడు భారతప్రభుత్వం పెట్టుబడిదారులనుండి ఏప్రిలు 1వ తేదీనాడు ఈ రైల్వేను స్వాధీనంచేసుకుంది. ఇంతవరకు రైల్వే కార్మికులకు ఇద్దరు యజమానులు. ఇప్పుడు ప్రజలకు, రైల్వే కార్మికులకుగూడ ఒకే యజమాని ప్రభుత్వమైంది. శమచ్యాయమైన హక్కులను రాబట్టుకునే నిమిత్తం సరాసరి ప్రభుత్వంపై వత్తిడితీసుకరావలసిన అవసరం ఏర్పడింది. అందుకు తమ యూనియనుల బలవత్తరం చేసుకోవాలని బాధ్యతను తేలికగా గుర్తించగలుగారు. నేడు కార్మికులు తమ హక్కులను బలవత్తరమైన ప్రభుత్వంనుండి రాబట్టుకోవాలంటే సంఘీభావాన్ని పెంపొందించుకుంటేనే సాధ్యమవుతుంది.

యం యస్ యం రైల్వే ప్రధానకార్యాలయాన్ని పార్కులైను మద్రాసులోనే ఉన్నాయి. జనరల్ మేనేజరు అనేక డిపార్టుమెంటుల ద్వారా తన బాధ్యతల నెరవేర్చుతాడు. రైల్వేవంతా ట్రాఫిక్, పవర్ డిపార్టుమెంటులను 4 జిల్లాల క్రింద విభజించారు. ఇవి రాయపురం, బెజవాడ, గుంటకల్, హుబ్లి. ఇంజనీరింగు డిపార్టుమెంటును 6 జిల్లాల క్రింద భాగించారు. అవి బెజవాడ, గోదావరి, గుంటకల్, రాయపురం, హుబ్లి, గుత్తి.

వివిధ డిపార్టుమెంటులు

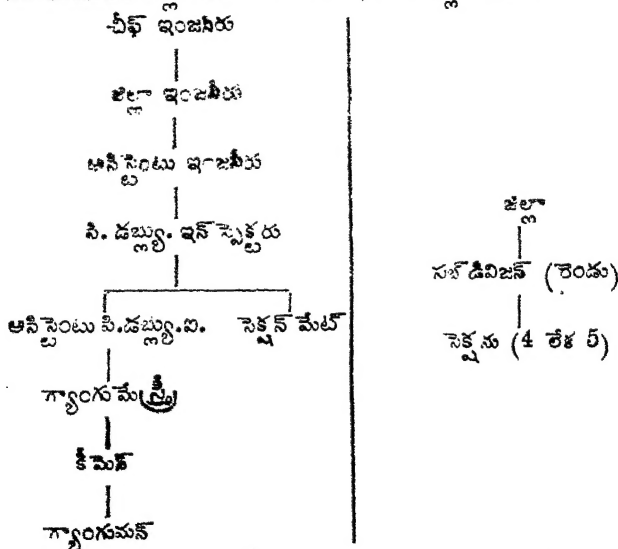
డిపార్టుమెంటులు చాలా ఉన్నాయి. వీరిలో మనకు (ఆంధ్రులకు) అందుబాటులో నున్నవాటినిగూర్చే విపులంగా తెలుసుకుందాం.

- | | |
|-------------------|----------------------|
| 1. ఇంజనీరింగ్ | 8. కమర్షియల్ |
| 2. ట్రాఫిక్ | 9. మర్కసాపు |
| 3. పవరు (లోకో) | 10. పోస్టు |
| 4. టి. యక్స్. ఆర్ | 11. ప్రెంటింగ్ |
| 5. సిగ్నలింగ్ | 12. వాచ్ అండ్ వార్డు |
| 6. ఎలిక్ట్రికల్ | 13. మెడికల్ |
| 7. ఆడిటింగ్ | |

I ఇంజనీరింగ్ డిపార్టుమెంటు:-

(Engineering Department)

అధికారులు:- ఒక్కొక్కజిల్లాను 8 నుండి 10 జిల్లాలక్రింద భాగిస్తారు. ఈ భాగాలను ఇంజనీరింగ్ సెక్షనంటారు. సెక్షను అధికారి. పర్సనెల్ టో ఇన్ స్పెక్టరు. మొత్తం సెక్షనులను 2 భాగాలు చేస్తారు. దీన్ని సబ్ డివిజనంటారు. దీని అధికారి అసిస్టెంటు ఇంజనీరు. ఇటువంటి రెండు సబ్ డివిజనలకే జిల్లా అంటారు. దీని కధికారి జిల్లా ఇంజనీరు.



ఇప్పుడు ఒక్కొక్క డిపార్టుమెంటు పనివారల పనిస్వభావాలు, ఇబ్బం దులగుర్చి తెలిసిపందాం.

పనివారలు:- సెక్షన్ మేట్. 2 గ్యాంగు మేట్ 3 కీమెన్ 4 గ్యాంగు మన్ 5 ట్రాలీమన్ 6 గేట్ మన్ 7 పెట్రోల్ మన్ 8 కాంపౌండు గ్యాంగు.

ఒక్కొక్క సెక్షను పొడవు 30 నుండి 45 మైళ్ళుంటుంది. ఈ దూరంలో 12 నుండి 18 గ్యాంగులు పనిచేయాలి. ప్రతి గ్యాంగునకు మేట్రి, కీమెన్,

7 గురు గ్యాంగు కూలింటారు. మొత్తం సెక్షనును 2 భాగాలుచేసి ఒక భాగానికి అసిస్టెంట్ పి. డబ్ల్యు. ఐ. ను, రెండోదానికి సెక్షన్ మేట్రిని నియమిస్తారు. ప్రమోషన్లు సామాన్యంగా నీనియూరిటీబట్టి ఉంటుంది. కాని పనితీరు, విద్యనుబట్టిగూడ ప్రమోషనుచేస్తుంటారు. దీనివల్ల ఎంతకాలం పని చేసినా జీవితంలో మార్పులేక ఉత్సాహముండదు. ఈ ప్రమోషన్లు గ్యాంగు మెన్ నుండి కీమెన్స్, మేట్రికి, సెక్షను మేట్రికి జరుగుతుంటాయి. ఎ. పి. డబ్ల్యు. ఐ. ను డైరెక్టుగా నియమిస్తారు. ఇతను ఇన్ స్పెక్టరుగా పోవటానికి అర్హుడుంటుంది. ఇలా ప్రమోషన్లు చేసేపుడు పరీక్ష పెట్టారు. వాటిలో వ్రాత మూలంగా, అనుభవంలోనూ సెగ్మెంట్ ప్రమోషను జరుగుతుంది.

విధులు

సెక్షను మేట్రి:- (Section Mate) సబ్ డివిజన్ గ్రేడుకు చెంది సెక్షనుపనివారల సందర్భించి పెత్తందారు. గ్యాంగువారి పనుల బాధ్యత వహించి, లోటుబాటు దిద్దుతుంటాడు. క్రమపద్ధతిలో పనినిచేయించడమే ఎ. పి. డబ్ల్యు. సెక్షన్ మేట్ ల విధులు. జీతం వీరికి 22 రు నుండి 2/ చొ॥ 48/రు వరకు. బ్యాటా రోజుజీతంలో 4 గవ వంతు పొందుతారు.

పి. డబ్ల్యు. ఐ. అసిస్టెంట్ కు 4,3 గురు ట్రాలీమన్ ల నిస్తారు. కాని సెక్షను మేట్రికి ట్రాలీమన్లులేరు. ట్రాలీరి గ్యాంగువారిలో నడిపించుకుంటారు.

గ్యాంగు మేట్రి:- (Gang mate) ఇతడు తన గ్యాంగుపనికి బాధ్యుడు. శరీరశ్రమ చేయకుండా పనిని తనిఖీచేస్తుంటాడు. సెలక్షన్ బట్టి చొ॥ రెండు హాజరుపుస్తకాలిస్తారు. వేషిట్ సవయమందు క్రిందటి సెలపుస్తకం ఇచ్చివేసి రెండోదానిలో హాజరువేస్తుంటాడు. లైన్లుబాగుచేయుటకు కావలసిన సామగ్రిసంతా సప్లై చేస్తారు. 3 మైళ్ళు సామాన్యంగా ఇతడు బాధ్యతకలియుంటాడు. పట్నాల, లెవెలు, సమానాంతరము బ్యాప్ (కంకర) సరిగా ఉండలేనిదీ చూడాలి. స్పిరిట్ లెవెల్ సహాయంతో ఎత్తు పల్లాలు చూసి సరిచేయించుకుంటాడు. జీతం 20-8-0 నుండి 25/రు వరకు పొందుతాడు.

కీమన్:- (Keyman) ఇతనికి ప్రత్యేకంగా పెద్దస్వనరు బెజ్జ మేనే అగరు, నూకడబ్బి, ఎట్ట, అనుపన్నజెండాలు, టపాకాయలు ఇస్తారు. ఈసామాను తనవెంటబెట్టుకుని లెనువెంట బి సారు తిరిగి రెలు కమ్ములు, మరలు బాగుచేస్తుంటాడు. బాగుచేయాల్సిన ప్రదేశాన్ని వేస్త్రీకి తెల్పు తాడు. ఇతని బాధ్యత చాలాఉంది. ఒకచోట పట్టాపోయిందని తెలిస్తే కొంతమారాన టపాకాయలు పట్టానుగట్టి, కొంచెుపకలిఎట్టజెండా కట్టాడు. బండి ఆగినపుడు వెనుకవహించు అచ్చటిపట్టాను ఉండదీసి పోయిన చోట అమర్చి బండిని సాగుంపుతాడు. అనిధంగా బండ్ల రాకపోకల జరుపు తుంటాడు. ఇతనికి జీతం 10/రు.

గాంగుమన్:- (Gangman) సామాన్యంగా బ్రాడ్ గేజ్ పట్టా పాడుగు 40 అడుగులు, మీటర్ గేజ్ 30 అ|| ఉంటుంది. వీరు రోడ్ ఓసి నింగ్, ట్రు పాకింగ్ అని రెండువిధాలైన పనులు చేస్తుంటారు. కంకర తీయ టం నీరుపోవుచులు మన్నును సరటం ఒకపని. రెండోది రాళ్ళుతీసి, పట్టాలు ఎత్తుపలాలు సరిచేయటం స్తీపరు బిగించటం. ఎత్తుపలాలు సరిచేయట మైలే గ్యాంగు అరమైలు బాగుచేయాలి ట్రు పాకింగ్ ఐలే 1½ బి. జి.; 3 యం. జి. పట్టాలుచేయాలి ఒక్కొక్కడు. సహజంగా ఎమ్మకపనిని తక్కువమందితో ప్రభుత్వం చేయించుకొనడలగుతుంది గాన, పనిలో దగాలు చేయవలరా ఎంతమైలే చేయగలరో అంతేచేసి పనివారల నెమ్మకచేయాలని, ట్రు పాకింగ్ నకు ఇదివరకువలె ఒకటి బ్రాడ్ గేజి, 2 యం. జి. పట్టాలు చేయించాలని, క్రొత్తజీతాల పద్ధతి రద్దుచేయాలని వీరు ఆందోళన చేయునటుల సమీకరిం చాలి. పాతస్కేలు ప్రకారం 13/రు. నుండి 18/రు. క్రొత్తజీతాల పద్ధతి ప్రకారం 13రు. నుండి 16రు. వఱకు, కాని ప్రభుత్వం స్వాధీనంచేసిపన్ను తర్వాత పాతస్కేలు తిరిగి పొందునటుల కాంక్షనుచేశారు.

ట్రాలీమన్:- (Trollyman) వీరు ట్రాలీల నెట్టారు. ఇన్ స్పెక్టరు ఇంటివద్ద అత్యవసర పనినీకులలో పోవుటకుగాను ఒక ట్రాలీమన్ పండుకోవాలి. జీతం వీరికి 19/రు వీరికి బ్యాటాసాకర్వంలేదు. ఆదివారం సెలవులేదు. 15 రోజుల కొకపర్యాయం సెలవిస్తారు. ఇన్ స్పెక్టరు వీరిచేత ఇంటిపనులు చేయించుకుంటుంటారు. అధికారితో ఎప్పుడూ సంబంధంలో

నుంటారు గనుక ఆతని ఆజ్ఞల కొసానిమించాలి. లేకపోతే గ్యాంగులో చేస్తాడేమోననే భయం.

గేట్ మన్:-(Gateman) ఇంజనీరునుంచి, ట్రాఫిక్ పులీసువారు గేట్ వాళ్లుంటారు. స్టేషను నడిపాడులు అంటే ట్రైన్ సిగ్నలు లోపలికి వారు ట్రాఫిక్ సిగ్నలు, సిగ్నలుపైన లైనుమీకనుండే క్రాసింగులవద్ద నుండేవారు ఇంజనీరునుంచి చెందుతారు. రహదారి ఎక్కవైతే పగలునాడు రాత్రికి ఒక్కొక్కరు చొప్పున ఉంటారు.

ఇంటిపోక ర్యాలుంటాయేగాని, చాలీచాలని, వెలుతురుండని ఇండ్లు ఆహారపదార్థాలు తెచ్చుకోవాలంటే, ప్యాములు దగ్గర పట్టడానికై వా ఇవ్వరు.

పేట్రోలు మన్:- (Patrolman) పర్వకాలపు రాత్రులందు వీరికి డ్యూటీ ఉంటుంది. కీమెన్సుగాని, గ్యాంగుమెన్సుగాని, ఎవరివ్వపడితే వార్ని నియమిస్తారు. ఈ డ్యూటీకి పోయేముందు వయస్సు విచక్షణలేకుండా ఎవరైనా సరే మెడికల్ ఫీట్ ఏతేనే అర్హురాలారు. అందువల్ల మెడికల్ లో ప్యాముకొగలమని నమ్ముకమున్నవారే దీనికి పోషగీకరిస్తారు. వీరికి చగలంతా క్రాంతి, రాత్రులు కంఠి, లాంతరు, టపాకాయలు, బీబులు స్త్రకం సన్నె చేస్తారు. వంటెనలు, కట్టలు గరిగా ఉండీలేదీ దఫాలవారీగా లైనువెంట పోయి చూస్తుంటాడు. రాత్రి డ్యూటీచేసే ఎ. యం. యం వద్దనుండి సంతకం తీసికొని, రెండోస్టేషనునుండి వచ్చిన పేట్రోలుమనుతో పుస్తకం మార్పు పంటాడు. వీరిమీద ఆధారపడే యం. యం. లు కట్టలు సరిగానున్నవని బండ్రు నడుపుతుంటారు.

కాని మీరు ఇంతబాధ్యత వహించి ఒంటరిగా రాత్రులందు తిరిగివచ్చు టికి నెలకు 1-0-0 మాత్రమే ఎక్కువ ఇస్తారు. ఒంటరితనంగా పోకుండా తోడు మరొకరి సహాయం, హాములు వగైరాలనుండి రక్షించుకొనుటకు తగు సామగ్రి ఇవ్వాలని మీరు కోరాలి. మీరు నెలకు 12 గం. చొ|| నెలకు 360 గంటలు పనిచేసినా నెలపు సొకిర్బంలేదు. ఇంటర్మిటెంటు పనివారలగా కరిగిపోతారు. గ్యాంగులో వీరుండేపుడు వారానికి 48 గం|| పనిచేస్తూ ఒక రోజు నెలపుపొందుకుంటాడు. గ్యాంగులోగల పోకర్యాలు పెదలుకొని, ఎక్కువ బాధ్యతను వహిస్తున్నందుకు 1-0-0 మాత్రమే ఎక్కువ ఇవ్వటం అన్యాయం. అందువల్ల మీరు, తగు పరిహారం, వాషింగ్ ట్యూ, టార్పిలైట్లు,

చెప్పులు, మరోమనిషిని సహాయంగాను, కిరసనాయిలు, వత్తులు సరిపోవునంత ఇవ్వాలని డిమాండుచేయాలి.

కాంపౌండుగ్యాంగు:- (Compound Gang) వీరు మెడికల్ అన్ ఫిట్ వన గ్యాంగువారు. రైల్వే క్వార్టర్స్ ఎక్కువగాగల బెజవాడ రాజమండ్రి మొదలగుచోట నియమింపబడ్డారు. వీరిపని ఆయా క్వార్టర్స్ లో నుండే గడ్డి మొదలైన మలినాన్ని బాగుచేయుటమే. గ్యాంగులో 12 మంది దాకా నుంటారు. C 1 గ్రూపులో మెడికల్ పరీక్ష కావాలి. వీరుగాక పి.డబ్ల్యు కార్పొరేషనలవద్ద (కాపలావాళ్లు) డ్రాప్ వాచ్ మన్లు వేరే ఉంటారు.

ఆర్టిజన్లు:- (Artizans) 1. యస్. యం. ఫిట్టర్లు:- వీరి పంపులు మొదలైనవి బాగుచేసేవారు. వీరు సబారి నేటు గ్రేడుకు చెందుతారు. వీరికొక ఆర్టిజనుకు వీరి సహాయంగా నుంటాడు. జీతం వీరికి 76/రు వరకుంటుంది. ఎ.ఇ. కంట్రోలుక్రింద పనిచేస్తుంటారు.

పెయింటర్లు:- (Painters) వీరు కూడా అసీస్టెంట్ ఇంజనీరు తోనే సంబంధంలో నుంటారు. కొన్ని ప్రాంతాల్లో ఇన్ స్పెక్టరు కంట్రోలు క్రింద కూడ పనిచేస్తుంటారు. జీతం వీరికి 50/రు. కాబట్టి ఇన్ ఫీరియరు గ్రేడుకు చెందుతారు. వీరిపని రంగులు, పేర్లు వ్రాయటం.

ఇంకా వడ్రంగి, తాపీ మేస్త్రీ, కమ్మరి మొదలైన ఆర్టిజన్లు ఉంటారు. వీరికి ఒక్కొక్కరికి మాలీని సహాయంగానిస్తారు. 6 గంటలు హెడ్ క్వార్టర్స్ లో వదలి లైనుమీద పనిచేస్తే బ్యాటాను అర్హులు. జీతం 20/రు. నుండి 50/రు. వరకు పొందుతారు.

మెడికల్ పరిక్షలు:- గ్యాంగులోని వారంతా 40 సం॥ వయస్సు వచ్చేంతవరకు 5 సం॥ కొకసారి మెడికల్ పరీక్ష పోవాలి. 40 సం॥ దాటితే ప్రతి సంవత్సరం పరీక్ష పోవాలి. వీరు A, A 3 గ్రూపులో మెడికల్ పరీక్ష కావాలి. అలాగాక, అన్ ఫిట్ ఐతే ఇతర పనులు అంటే ఆయా గ్రూపులకు సంబంధించిన పనులలో ఖాళీలుంటే అవి వీరికిస్తారు. అంటే B 1 C 1 లలో పరీక్ష కావచ్చునన్నమాట. తమ మొదటి గ్రూపులో అన్ ఫిట్ ఐనపుడు తమ ఇంజనీరింగ్ అధికారి నుండి అనుమతి పొంది డి. యం. ఒ. వద్దనో, సి. యం. ఒ. వద్దనో తక్కువ గ్రూపులకు పరీక్ష పోవాలి. తమ అధికారి అలా మెడికల్ అధికారి వద్దకు పోకుండా చేయటానికి ఎట్టి అధికారంలేదు. తప్పక పంపు

తారు. సి. యం. ఒ. పద్దకూడా తక్కువగ్రూపులలో అన్ ఫిట్ ఐలే ఉద్యోగానికి అనర్హుడౌతాడు. ఎంతోకాలంనుండి పనిచేస్తున్నా అటువంటి పనుల వల్ల తమ నేతృత్వపై పోగొట్టుకుంటున్న పీడిత కఠినపక్షాలు రద్దుచేసి అతని బలం వగైరాగుణాలబట్టి రీరె సెల్ల వచ్చుచంతవరకు ఏదోఒకపనిని చేయుచుండు నటుల చూడాలి. శరీర శ్రమకు తగిన పనులు బలాన్నిబట్టి ఇస్తుండాలి.

ఇంటిసౌకర్యాలు:- ఇంజనీరింగ్ వారికి ఇంటి సౌకర్యాలుచితమే గాని ఖాళీలుంటేనే ఇండ్లు లభ్యమౌతాయి. పల్లెటూళ్ళలోనుండి ఆ యా సరిహద్దులలో పనిచేసేవారికి ఘరవాలేదుగాని మిగతావారికి ఇంటి అలవెన్సు 100 కి 10/రు. చొల్ల గాని, యిండ్లుగాని ఇవ్వాలని కోరాలి.

చూరపుస్తేషనుల మధ్యనుండేవారికి అక్కడ క్వార్టర్స్ కిట్టించాలి. ఏటి సౌకర్యం ఆహారపదార్థాలు తెచ్చుకొనుటకు ప్రావిజన్ షాపులు ఇవ్వాలి. పీరి కుటుంబాలకు సకాలంలో వైద్యసౌకర్యాలు గలిగించాలి.

పనిగంటలు:- ఉదయం 8 గం|| నుండి 1 గం|| వరకు. సాయం కాలం 3 గంటలనుండి 6 గం|| వరకు అంటే రోజుకు 8 గం|| పనిచేయాలి. ఆదివారం సెలవు. కీమెన్లకుమాత్రం ఏ మంగళ బుధవారాలలోనో సెలవుంటుంది. అవిధంగా వారానికి 48 గం|| పనిచేయాలి. వీర్ని కంటిన్యూయన్ వర్కర్స్ అంటారు. వీరిపై అధికారలకుగూడ ఇవే పనిగంటలు విశించాలి పని తనిఖీచేయటానికి. ఐనపుడు ట్రాన్స్ వారు, అధికారులు కంటిన్యూయన్ వర్కర్స్ జోతారు. సెలవుసౌకర్యాలు గ్యాంగువారికి వలెనే ఉండాలి వస్తుంది.

సామాన్యకష్టాలు:- ఎక్కువపని, ఎక్కువగంటలు, తక్కువ పనివారలతో చేయించుకోవటం, అధికారల జాలుం, పనిపూర్తిచేసిన ఏకొద్ది రోజులకోవచ్చి క్రిందటిసారి చేసింది సరిగాలేదని తిరిగి అక్కడే చేయించు కోవటం, లేక నాగాలు వేయటం జరుగుతుంటుంది. స్వంతపనులు చేయించు కోవటం, లంచాలు కోరటం, అన్యాయాన్ని ఎదుర్కొనేవాణ్ని ఇబ్బందుల పాలుచేయడం, ప్లానులు లీవులు సరిగా ఇవ్వకపోవటం, 40 దినాలు నాగా పడితే ఇంక్రిమెంటు అవుచేయటం, లేక మాక్సిమమ్ చేరితే రిడక్షనుచేయటం, సీనియారిటీ ఓవర్ లుక్ చేసి జూనియర్ల ప్రమోట్ చేయటం, పోలీసులు అన్యాయపు కేసులు బనాయించటం, పనివారలపిల్లలకు ఉద్యోగాలివ్వక బయటి

హార్మి ముందు పని ఇవ్వటం, బూతులు, తన్నులు వగైరా దౌర్జన్యాల పాపాన్యంగా జరిగే అన్యాయాలు. ఈదినాల్లో బండ్లనేగం అధికం చేయటంవల్ల లైను తేలికగా కదలిపోతుంటాయి గాన ఎక్కువ పరిహారం నియమించాలని యిం దో శసచేయాలి.

దురభ్యాసాలు:- ఇంజనీరింగ్ పనివారలు ఎక్కువగా నీరక్షరాసులు గాన వీరికి అనేక దురభ్యాసాలుంటాయి. ఎక్కువగా నీరు పీనిరి అమాయకత్వంతో చేస్తుంటారు. ఎలాగంటే జబ్బుచేస్తే అధికారికి చెప్పకుండా పనికి నాగా పడారు. రైల్వే ఉచిత వైద్యసహాయం పొందరు. అలా 40 రోజులు నాగాపడితే ప్రావిడెంటుపండు, గ్రాట్యూటీ సౌకర్యాలు పోగొట్టుకుంటారు. సెలవు చీటీ వ్రాసి మేష్ట్రీ వద్ద సంతకం తీసుకుంటే సెలవు కాంక్షను చేయక పోతే పై అధికారులపై తెలియజేసికొనుటకు పీలుంటుంది. హాస్పిటలుకు పోయి రైల్వే డాక్టరు సర్టిఫికేటు పొందటం తమకు ఎంత ఉపయోగమో గుర్తించరు. ఎక్కువ పనిచేయవలసిఉంటే విక్రయితో ఎదిరించలేక దొంగ పనితో ఎలాగో అపని పూర్తిచేసి చూపుతారు. ఈదినాల్లో ఇటువంటి మోసపు విధానాలవల్ల దేశక్షణకు ఎంత హానియో వారికి తెలియజేయాలి. అనవసర నాగాలు పడటంకూడా ఎంత నష్టమో విశదీకరించి చెప్పాలి. అధికార్లతో చెలిమితో నుంటే తమకేమీ అపాయముండవని లంచాలతో ఏదో రూపంలో నేర్పుతుంటారు. అందువల్లనే అచ్యాయాల వికమత్వంతో నెదిరించలేదు. కాజాయల్ సెలవు ముందుగా ఇన్ స్పెక్టరు వద్దనుండి ఉపయోగించుకుంటారు. తర్వాత నాగాలు పడుతుంటారు. కాబట్టి ప్రివిలెజ్ సెలవుకు ముందుగానే జిల్లా ఇంజనీరుకు వ్రాసుకునేట్లు చేస్తే నాగాలు పడవలసిన అవసరముండదు. ఇప్పుడు ఏడిపావుమెంటు పనివారీకైనా సరే సార్లు వార్షింగ్ వస్తే డిస్మిస్ చేసే అధికారం ఆములుపర్వారు. ఈ వార్షింగ్ లు, సహజంగా నాగాలకే ఇస్తుంటారు. పెట్టిన సెలవుకి న్నా నాగా ఎక్కువైతే సెలవున్నా మొత్తం రోజులను నాగాక్రింద కట్టారు. ఇది రద్దుచేయించుకోవాలి కార్మికులు. తమ అవసరమునకు ఎన్నిరోజులు కావాలో ఉపాదించలేక ఇట్టి లోటు చేస్తుంటారు. ఇటువంటి లోటుపాటులవల్ల దేశక్షణకే గౌరవ తమ ఉద్యోగాలకే ఎట్టి నష్టమును తెస్తున్నారో నచ్చచెప్పి మెల్లొట్టు చేయకుండా చూడాలి. చిలిపి తగాదాలు, లంచాలిచ్చే అలవాట్లు మాన్పి వికమత్వాన్ని

పెంపొందించాలి. విద్యుత్ ద్వారా హామ్యాల సెలూ రాబట్టుకోగలగో చూపి ఆర్థికవిద్యుత్తును కల్పించి దేశరక్షణను జయప్రదంగా నిరవేర్చుటద్వారా స్వతంత్ర్యం సంపాదించటం ఎంత సులభమో గుర్తింపజేయాలి.

II. ట్రాన్స్పొర్టేషను ట్రాఫిక్ డిపార్టుమెంటు:—

(Transportation Traffic Department)

రాకపోకలకు సంబంధించినది కాబట్టే, రైల్వే ఆదాయమునా ఈ డిపార్టుమెంటుద్వారానే రాబట్టుకోబడుతుంది. డబ్బుతో ఎప్పుడూ సంబంధముంటుందికాన, ఈ డిపార్టుమెంటు కార్మికులకు మితవాదతత్వం బాగా ఆలవడింది. బహుమతులు ఇవ్వటానికిగాని, పుచ్చుకోవటానికిగాని ఎవరూత్రం సందేహించరు. ఇదొక ఆలవాటుక్రింద మారింది. తమకే ఇబ్బందిపచ్చినా బహుమతిద్వారా పోతుందమనుంటారు. ఒక్కచోట ఎక్కువమంది పనిచేయురు కాబట్టి ఎక్కువ సంఘచైతన్యం వీరికిలేదు. ఈ యుద్ధకాలంలో సరియైన వాగ్దాన సప్లయలేకపోవటమేగాక, ప్రయాణానికిగూడ ఇబ్బందులుండుటచే ప్రజాసామాన్యం తమ ఆవసరాలకు ఎక్కువసౌకర్యాలు పొందునిమిత్తం ఈ డిపార్టుమెంటుకు ఎక్కువ బహుమతు లివ్వటంకేర్పడుతుంది. ఇటువంటి పిచ్చపు పనుల నరికట్టేనిమిత్తం ప్రజాసహకారంతో నిమిత్తంలేని స్పెషల్ డిపార్టుమెంటును నియమించింది. అచ్చటచ్చటా వీరు పనివారలలోని ఈ దుర్లవాట పట్టుకోగలుగుతున్నారు. అందుచేత ఈ చెనుప్రవర్తనలవల్ల తమ ఉద్యోగాలకేగాక, ప్రజలకు ఎంతహానిగి లిస్తున్నాలో మనం ప్రచారంద్వారా అరికట్టించాలి. ఈ డిపార్టుమెంటువారితో ఎక్కువ సంబంధముగ ప్రజలు రైల్వే వార్షి చూచి అనూయపడటం జరుగుతోంది. పరిహారంకోర్తారని ద్వేషిస్తుంటారు. కాని వీరికిగూడ ఇబ్బందులున్నాయని గుర్తించలేదు. అందువల్ల ప్రజల కార్మికుల విద్య మిటింగులద్వారా ఈ ఆపోహలను పోగొట్టప్రయత్నించాలి. ఈ స్టాఫ్ లోనుండి కరప్షన్ ను పోగొట్ట శ్రద్ధవహించాలి. ప్రజాఉద్యమాలతో ప్రజలతో వీరిసంబంధం ఎక్కువచేయాలి. ప్రజలకార్మికుల విద్యుత్తోటి ప్రభుత్వంనుండి హామ్యాల ఎలారాబట్టుకోవచ్చునో చూపుతూ స్వతంత్రులమైనపుడే సుఖించగలమని గుర్తింపజేయాలి.

ఈ డిపార్టుమెంటు కార్మికుల 3 రకాలుగా భాగద్దాం. 1. మీ:

యల్లు (Menials) 2. సబార్డినేట్లు (Subordinates) 3. అప్పర్ సబార్డినేట్లు (upper Subordinates) జిల్లాధికారి డిస్టింక్ట్ ట్రాన్స్మిట్టెడ్ పన్ సూపరిండెంటు ట్రాఫిక్. డి. టి. యస్. టి) ఇతనికి అసిస్టెంటుంటాడు. (ఎ. టి. యస్. టి)

మీనియల్స్:- వారివిధులు:- 1. పాయింట్సుజమేదారు:- (Pointsjamedar)

పాయింట్సుమన్. (Pointsman):- ప్రతిస్టేషనున మీరు సామాన్యంగా ఉంటారు. బండ్లు వచ్చునపుడు యన్. యం నుండి ఫోనులో తెలిసి తన బాధ్యతను నిర్వహిస్తారు. గుడ్స్ బండ్ల పంట్రింగ్ పెట్టెలు తగలించటం, తీసి వేయడం, చేస్తుంటారు. పాయింట్సుమన్ కాలమిడ గౌరవాధికారి జమేదారు జీతం వారికి వా 100 ఎక్కువవుతుంది. పనిలో ఏమి తేడావుండదు. వ్రచిత యూనిఫామ్ సౌకర్యముంది. బెజవాడలాంటి స్టేషన్లలో జమేదారు ఉండరు. పంట్రింగ్ వగైరాలను నిర్వహిస్తూ రాత్రులందు ఎట్టు పచ్చలైట్ తోను పగలు జెండాలతోను చూపుతుంటారు. జీతం 13/ నుండి 18/ వరకు. జమేదారు 19/ రు.

వానాకాలంలో రక్షణ సౌకర్యాలు లేవు. సామాన్యంగా యన్. యం లను వీరికి తగాదాలుంటుంటాయి. దేనిమీదో తగవు రావటం, ఫోన్ లో చెప్పక పోవటం మూలాన బండ్లు ఆగటం, లేక పాయింట్సుమన్ కాలని ద్రవ్య సాగింపు ఇవ్వకపోవటం వగైరాల తప్పులను T20 లు రావటం, తగాదా పడటం జరుగుతుంటుంది. అందువల్ల వీరిద్దరి మధ్య అన్యోన్యత పెంపొందు నటుల తగవులు తీర్చుకుంటారు.

కప్లింగ్ పోర్టర్స్:- (Coupling Porters) అన్ని గుడ్సు షెడ్లున్న చోట్ల పెద్ద స్టేషన్లయందు వీర్షి నియమిస్తారు. వీరిపని అతిప్రమాద కరమైంది. పంట్రింగ్ పుడు కప్లింగులు వెయ్యటం, కొయ్యటం. అతి జాగ్రత్తగా చేస్తుంటారు. లేకపోతే వాగును చే కొట్టివేయబడతారు. తరచు అంగహీను లవటం జరుగుతుంది. అందువల్ల వీరికి స్పెషల్ గ్రేడులు ఇవ్వాలనీ, తొందరలో ఏ కి సెల్ లలో పనిలో మార్పు (ఫ్రంట్ ఆఫ్ డెజిగ్నెషన్.) ఇవ్వాలని వీరు అందోళన చెయ్యాలి. సమాజంగా పోర్టర్స్ గాను, పాయింట్సుమన్ ల గను కొరుకుంటుంటారు.

స్టేషను పోర్టర్లు:- (Station Porters) వీరిపని తేలికైంది. ప్రతిస్టేషను వంటారు. బండివచ్చినప్పుడు పోస్ట్ (గుండు) అందించటం, ఇంజను నుండి వేసే పోస్టును అందుకోవటం యస్ యస్ అప్పుగించటం. ఎగుమతి దిగుమతి పార్సెల్లు చూడకోవటం. జీతం 13/ రు నుండి 16/-రు

వీరిలోనున్న 'మామూళ్ల' అలవాటు పోగొట్టి ప్రజల సానుభూతి పొందేట్లు చేయాలి. సంఘ బలంబ్వారా తమజీవిత సౌకర్యాలనేర్పాటు చేసుకోవాలనే భావం ఉదయింపజేయాలి.

లగేజీపోర్టర్లు:- (Luggage Porters) పెద్దస్టేషన్లయందు నియమింపబడ్డారు. వచ్చిన పార్సెల్లు అన్ని ఎగుమతి దిగుమతులు చేస్తారు. వస్తువులు పెద్దవేగాక చిన్నవగానుంటాయి. అందువల్ల ట్రాలీల నుపయోగిస్తారు. వివాదపడవైనసామాన్లు మోయవలసి ఉంటుంది గాబట్టి రీ సెక్యూరైజ్ పనిలో మార్పు గల్గించాలని కోరాల్సి.

గుడ్సుహమాలు:- (Goods Hamal) వీరు రెండురకాలు గుడ్సు షెడ్ లవద్ద ఎగుమతి దిగుమతులు చేసేవారు. వీరికొక మే స్ట్రీ గూడ నుంటాడు. రెండోరకంవారు ట్రావెలింగ్ హమాల్:- రోడ్ గుడ్సు అనే బండిలో ప్రయాణం చేస్తారు. వెళ్లేపుడు ఒకరు వచ్చేపుడు మరొకరుగా మొత్తంపని విభజించుకుంటారు. ప్రతిస్టేషనులో దిండుకోవలసిన, ఎక్కించుకోవలసినసామాన్లనర్దుటమే వీరిపని. ఇంజను మారేచోట్ల, హెడ్ క్వార్టర్స్ లోనూ వీరుంటారు. అధికారుల వీరికి సకాలంలో తిండిసౌకర్యాలుండునట్లు ఏర్పాటుచేయాలి.

వాటర్ మన్:- (Waterman) చిన్న స్టేషనులలో ఎండాకాలం మంచీరు సప్లై చేసేవారు. వేసవికాలంలోనే వీరినియాచుకం.

గేట్ మన్:- (Gateman) ఈ ట్రాఫిక్ గేట్ మనులు ఇంజనీరింగ్ వారికన్నా కొన్ని అదనపుసౌకర్యాలు కల్గిఉన్నారు. ట్రాఫిక్ ఎప్పుడైతే ఇద్దర్ని నియమిస్తారు. రాత్రి గేట్ మన్ ప ఇంటి సౌకర్యముండదు. గాని పరిహారముంటుంది. ఆహారపదార్థాలు తెచ్చుకొనే వీలుంటుంది.

మార్కర్:- (Marker) ప్రతిగుడ్స్ షెడ్ యందుంటాడు. ఎగుమతి పార్సెల్లునివాద ఏప్లేషన్ల పోవాలూ రైల్వే షెడ్ లో వేర్లు నంబరు

గ్రామస్థానము.

గేట్ వ్యూన్:-(Gatepeon) పెద్ద గుడ్డు పెడలందు గట్టవద్ద
నియమింపబడినది నియమించారు. కంపెనీ సౌకర్యాలన్ని ఉంటాయి.

బ్రేక్ పోర్టర్లు:- (Break Porters) వీరు మినియల్స్
వ్యవస్థాపక బ్రేక్ పోర్టర్లను నిర్వహిస్తుంటారు. అన్ని జిల్లాలలో వీరు లేరు.
గార్డ్స్ ట్రైన్ లోని బ్రేక్ పోర్టర్లు వీరి పని. వీరిచ్చే సేవలన్ని ఆధారం చేసికుని
బండ్లు కిందలుతుంటాయి. గుడ్డు, ప్యాసింజరు బండ్లలో పనిచేస్తుంటారు.
ఈ రైల్వే బుక్ చేయటం, వ్రాసుకోవటం గూడ చేయాలి.

స్వీపర్లు:-(Sweepers) పెద్ద స్వీపరులందు ఎక్కువగాను, చిన్న
స్వీపర్లు లే కొన్నింటికి కలిపి ఒకరిని నియమిస్తారు. యార్డు, దొడ్డు, శుభ్రం
చేయటం వీరి పని.

మసాలీ:-(Lampman) పూర్వం మసాలీ రూమని ప్రత్యేకింప
బడి వారికి పెద్ద స్వీపరులందు మసాలీని నియమించేవారు. ఇతని పని కిరస
నాలుగు అన్ని లాంతర్లులోను పోయటం. ఇప్పుడిది రద్దు చేశారు. వంటలవారి
గారే, అనారోగ్యం గావుంటేనో ఏ పాయాయిబ్బునుక బనా ఈ పనిని నిర్వ
హిస్తున్నారు.

సబ్ స్టిట్యూట్లు:- (Substitutes) అన్ని డిపార్టుమెంటుల
లోనూ ఈ పని వారుంటారు. పర్సనెంటు చేయబోయేముందు కొన్ని సంవత్స
రాలు అనేక రకాలైన పనులు చేయించుతారు. 13/ రు. జీతంతప్ప మరే కంపెనీ
రూల్స్ వర్తింపవు. పర్సనెంటు గాని నమ్మకం లేని ఉద్యోగం. ఈ పనిలో చేసిన
కొన్ని నష్టాలుంటాయి. కాని వీరు A A I గ్రూపులో మెడికల్ ఫిట్
అయితేనే ఈ ఉద్యోగమిచ్చేది. మినియల్స్ సిక్ లోగాని, సెలవులలోగాని
ఉన్నప్పుడు ఆఫీసులో వీరి పనిచేయిస్తుంటారు. డ్యూటీలో అపాయం
సంభవిస్తే కంపెనీ సేవన్ సౌకర్యం మాత్రమే ఉంది. ట్రాఫిక్ ఇన్ స్పెక్టరు
కంట్రోలు క్రింద పనిచేస్తుంటారు. సామాన్యంగా వీరి ఉద్యోగాలు (భాషీలలో
వేయటం) టి. వి. గుమాస్తానికంటే అధికం. అందువల్ల మెప్పుకోసం మొక్క
బడులు చెలిస్తుంటారు రిటైర్మెంట్ ఆర్డరు, పర్సనెంటు చేయించుకోవటానికి.
ఈ కరువు రోజుల్లో 13/ రు. లతో జీవితం గడపాలంటే ఎంతో కష్టం.

అదైనా చేసినకోటలకే జీతంరావడంవల మరీ ఇబ్బందుల పాలౌతారు. అందు వల్ల, 1 సం॥పనిచేసినతర్వాత పర్సన్లు వెంటనేయాలని వీరుకోరాల్సి. వీర్ని ఉపయోగించుకుంటూ ఖాళీలను భర్తీచేయురు సౌకర్యాలు కల్పించవలసి వస్తుందని.

ఇబ్బందులు దురభ్యాసాలు:-వీరిలో వజ్రబంధంలోనే తగాదాలు బయలుదేరుతుంటాయి. తీసివన్న బహుమతుల పంపిణీలో మాషరఫ్ వీరికి తగాదా బయలుదేరుతుంటుంది. దానిమీద అనేకలోటుగాటుచేసి ఒకరి మీద ఒకరు రిపోరులు చేసివంటారు. ఆవిధంగా యజమానికి లోటుపెత్తారు. గుడ్సుట్రాఫిక్ ఎక్కువగానున్న స్టేషన్లకే ట్రాన్సుఫర్లు కోరుతుంటారు. ఒక్కొక్కచోట రెడ్వెస్ మీదనే ఇవ్వవలసిందని కోరుతారు. ఎందుకంటే అటువంటి స్టేషన్లలో ఏమైనా ఎక్కువ దొరుకుతాయని ఆశ. లైసుమీదనుండే వారంతా ఇంటర్మిటువర్క్కున్న ఇంటి సౌకర్యాలచింత. లేకపోతే 10% అలవెన్సునిస్తారు. వీరికి సెలవు రిలీఫు తొందరగారాదు. యస్. యం లకు వలె వీరికి రెట్రీను సౌకర్యాలుండవు. వటుంబాలకు వైద్యసౌకర్యంగాని, విద్యాసౌకర్యంగాని ఉండదు. మెప్పుకోసం, స్వల్పభంజ్కోసం అధికార ఇండ్ల వద్ద వెట్టిచాకిరీలుచేసి తమలోతాము కలహాలుపడుతుంటారు. ఎక్కువ చైతన్యం లేనివారగుటచేచెరుగుగాకొందరుదొంగతనాలుచేస్తుంటారు. దీనినిమనంమాన్పాలి. వస్తువులతో ఎక్కువసంబంధంలోనుండేవారుకొంత ఇలా ఆకరింపబడ్డారు. ఈదొంగతనాలవల్ల వికృతసుభంజ్ పడుచుకుంటున్నారని, ఉద్యోగాలకీ ప్రమాదం తెచ్చుకుంటున్నారని, దేశరక్షణనుకుంటు పడుచున్నారని గ్రహింపచేయాలి. తమకుజరిగే అన్యాయాలు, రాబట్టుకోవలసిన న్యాయమైన హక్కులు సంఘ బలం, పోరాటంద్వారా సంపాదించుకోగలరని చెప్పాలి. సామాన్యంగా వీరు ఈ దురాభ్యాసాలకులోనా తుంటారు, మీటింగులకు రారని యూనియన్లో చేర్చుకుండా జరుగుతుంది. దానివల్ల వీరు మరీ యూనియన్కు దూరమౌతున్నారు. ఎంత విడిసిడిగానున్నా వీర్ని యూనియన్ కార్యక్రమంలోనికి నెమ్మదిగా తీసికొనిరావాలి ఉంది.

నబాద్ నేట్సు:-పనివారు:-వారివిధులు:-

షంటింగ్ జమేదారు:- (Shunting Jamedar.) గుడ్సు బండ్లను షంటింగ్ చేయించి, స్టేషనువారీగా పెట్టటం, సకాలంలో పంపించి వేయటంవీరిబాధ్యత. జంక్షను స్టేషనులందీ వీర్నినియమిస్తారు.

పాయింట్సుమన్లు, కష్టింగ్ పోర్టర్లు వీరి చెప్పుచేతల్లో నుంటారు. జీతం నెలకు 21- నుండి 31 వరకుంటుంది.

షంటింగ్ మాన్యుర:- జీతాలలో లేడాయ్ గాని పనిలో లేడాయ్ గాని. దుస్తులు ఇద్దరికి వుచితింగా సస్యించేస్తారు. జీతం 80రు వరకేస్తారు.

యార్డుఫోర్ మన్:- (Yard Foreman) పెద్ద జంక్షను స్టేషను లండన్ నియమింప బడ్డారు. జీతం 120రు. పాయింట్సుమన్, షంటింగ్ మాన్లు, జమేదార్లు, కష్టింగ్ పోర్టర్లు ఇతర చెప్పుచేతల్లో పనిచేస్తారు. సకూలంలో ఎగుమతి దిగుమతులు జరుగునట్లు చూస్తారు. యార్డును సంబంధించిన బాధ్యతలను నూపరువై జరు వంటివాడు.

సంబరులేకరు:- (Number Taker) జంక్షను స్టేషనులండన్ ఉంటారు. వచ్చేపోయే గూడ్సుబండ్ల పెట్టెలమీది సంబరు వ్రాసుతుంటారు. ప్రతివాగను బరువు లెక్కనుగట్టి మొత్తం బరువు, సామాన్ల బరువు, ఆ బండి ఎంత బరువు మోయగల్గింది, ఇంకా ఎంతబరువు వేయవచ్చు, ఏ స్టేషన్ లో ఎన్నివాగను తీసివెయ్యాలి మొదలైనవివరాలు గారకు తెలియజేస్తాడు. దీన్నిబట్టి నడుచు వుంటాడుగా. పనిలో లేడాయ్ గాని వీరికిగారు ప్రమోషను ఇవ్వరు. రాత్రులందు దీపాలులేవు. దుస్తులు ఉచితంగా సస్యించేయరు జీతం 48/-రు వరకు నిస్తారు.

జూనియరు క్లర్కు:- (Junior clerk) బుకింగ్ ఆఫీసులలో, గుడ్సు షెడ్లలో కొన్ని స్టేషన్లలోనూ వీరు పనిచేస్తుంటారు. బాధ్యత అంతగ నుండదు. ప్రెజిడికాటికి సహాయంగా నుండటమే వీరు చెయాల్సింది. సాధారణంగా 2 సంవత్సరాలలో ప్రమోషను దొరుకుతుంది. జీతం 21రు.

రీలీవింగ్ క్లర్కు:- (Relieving Clerk) జూనియరు క్లర్కు కన్న కొంచెం పెద్ద ఉద్యోగం. కొంతపని నేర్పు కొనిఉంటాడు. సిగ్నలింగ్ వచ్చిఉంటుంది. క్లర్కు పెటవల్లో ఉంటే ఆస్థానంలో పనిచేస్తుంటారు.

రోడువాన్ క్లర్కు:- (Road Van clerk) రోడ్ గూడ్సు లో పనిచేస్తాడు. లోడింగ్ అన్ లోడింగ్ బాధ్యతలూ ఇతనిదే. వాగ నలోకి సరకులను ఎక్కించటం, దింపించటం ట్రావెలింగ్ హమాల్సుచే చేయించు తుంటాడు.

ప్రేషను కర్క్యు:- రాత్రులందు డ్యూటీలేదు. సాధారణంగా ప్లాక్ ప్రేషనుల యందుంటారు. అంతెసిగ్గులు లేని ప్రేషనులు. మెడికల్ ఆన్ ఫీట్ ఆయినవారిని, సిగ్గులింగ్ రానివారిని ఈపనికి నియమిస్తారు. లగేజీ చెయ్యటం, టిక్కెట్లు అమ్మటం, తిరిగి పుస్తకాల్లో వ్రాసుకోవటం వీరిపని. జీతం 47½/రు.

చీఫ్ గుడ్సు కర్క్యు:- గుడ్సు షెడ్యూల్కు వీర్చినియమిస్తారు. ఎగుమతి దిగుమతులకు బాధ్యుడు. జమాఖర్చులతో రోజువారీ లెఖులు చూపిస్తూ కౌవలసిని వాగను తెప్పించుకోవటం వీరిపని. వాగనులేని కారణంగా బహుమతులకు బాగఅలవాటుపడి వున్నారు. అందువల్ల గలిగే నష్టాల విశదపరచి ఈ దురభ్యాసాన్ని మాన్పించాలి. వారిలో దేశభక్తిని రగుల్కొల్పాలి. ఇతనికి ఆసిస్టెంటుగా ఎ.జి. సి. సహాయకారిగా నుంటాడు.

అసిస్టెంటు బుకింగ్ కర్క్యు-(A. B. C.) ప్రయాణీకులు ఎక్కువగా నుండే ప్రేషనకు వీరు నియమింప బడ్డారు. ఏఏసలాలకు ఎన్ని టిక్కెట్లు అమ్మినది పూర్తివివరాలతో బండిపోగానే డబ్బుతోగూడ సరిచూడాలి. వాటిని పుస్తకంలో వ్రాయాలి.

చీఫ్ బుకింగ్ కర్క్యు: (A. B. C.) బెజవాడలాంటి పెద్ద జంక్షన్ ప్రేషనందు పనిచేస్తుంటారు. టిక్కెట్లు అమ్మగా వచ్చిన డబ్బుకు బాధ్యుడు.

చీఫ్ పార్సెల్ కర్క్యు:- (C. P. C.) బెజవాడలాంటి పెద్ద ప్రేషనందే ఉంటారు. వచ్చిన పార్సెల్సును, డబ్బును చూచుకోవడమే వీరిపని.

అసిస్టెంటు పార్సెల్ కర్క్యు:- (A.P.C.) పెద్ద ప్రేషనయందు ఉంటాడు. పార్సెల్సుబుక్ చేయటం, వాపసుచేయటం బాధ్యతగలిగి ఉంటాడు.

ప్రేషను మాస్టరు:- (యస్. యం) రాత్రిపని ఎప్పుడూ ఉండదు. సిగ్గులింగ్ పరీక్షకాలి. ఏ. యస్. యంలు ఇద్దరుంటే పనిలేలేక ఇతనిపని టిక్కెట్లు అమ్మటం, గుడ్సు విషయాలు చూచుకోవటమే. దున్నులు ఉచితంగా సహాయించేస్తారు.

అసిస్టెంట్ యన్. యం:- (A.S.M) జూనియర్, రోడ్ వాక్. రీవింగ్ కర్కులనుండి ప్రమాదము పొందుతారు. సాధారణంగా ప్రతి స్టేషనుయందు నియమింప బడ్డారు. సంవత్సరం పొడుగునా రాత్రిళ్ళు పనియే కొన్ని స్టేషన్లయందు పగలు కొకరు రాత్రికొకరుంటారు. బండివస్తుండనగానే ఫోన్ ద్వారా కాబిన్సుకు తెలియజేయాలి. గేట్లు కబురం పేనిమిత్తం ముందు గా గంటకొట్టారు. రాక, పోక (arrival & Departure) వుస్తాలోనాసి కోవాలి. బండి బయలుదేరగానే, డౌట్ విసట్లు ప్రక్కస్టేషనుకు తెలియ చెయ్యాలి. వీరు బండి రాకపోకలను కంట్రోలు ఆపరేటర్స్ ఇచ్చే ఆదేశము బట్టి నడుపుతారు. బండిలో వచ్చిన టోకన్ తీసివని, సంబరవేసువని, బాక్ ఆపరేటుచేయటం, పోయేబండికి కంట్రోలు సాయంతో టోకన్ తీసి, ఇవ్వటం, టికెట్లు అమ్మటం వగైరాపనులు చేస్తాడు. మొత్తంమీద రాక పోకలు గలలైనమీద వీరికి విశ్రాంతి అనేదివుండదు. ఎవరోకరు పిలుస్తూనే ఉంటారు. ఆఫీసులో తిరిగి సమాధానమిస్తుంటాది.

బ్రేక్స్ మన్:- (Brakesman) పనిలో ప్రవేశించిన పిదప గార్డు అవటానికి మొదటి మెట్టు. ప్రయాణీవల సౌకర్యాలు వగైరాచూడాలి. పార్సెలు ఎగుమతి దిగుమతులలో గార్డు సహాయకారి.

అండర్ గార్డు:- (Underguard) వీరిద్దరికీ అట్టే తేడాలేదు. జీతంలో మాత్రం తేడాలున్నాయి. ప్రధమచికిత్సలో పరీక్ష కావాలి. చీఫ్ గార్డు లేకపోయినా బండిని నడిపించగలిగే అధికారముంటుంది.

చీఫ్ గార్డు:- అండర్ గార్డునుండి ప్రమాదముంటుంది. కొన్ని పరీక్షలలో గెలుపొందితే ఈ ఉద్యోగమిస్తారు. అనేకరకాల గజీతాలలో గ్రేడులున్నాయి. రూల్సులు కఠినమైనవి వుంటాయి. దెబ్బలు, అగ్ని ప్రమాదముల వుండు మెలగవలసిన విధానంబాగా తెలిసిఉంటుంది. ఇంజను మారేచోటునే వీరి హెడ్ క్వార్టర్స్ వుంటాయి. వీరికి సెక్సు 100 మైళ్ళ నుండి 120 మైళ్ళ వరకుంటుంది. పైముగర్లకు ప్రావిడెంటు ఫండు వసతిరన్నింగ్ స్టాఫ్ కువలె ఇస్తారు. బ్యాటను అర్హులు. ఓవర్ టైం గ్రేడుల బట్టి గ్రాంటుచేస్తారు.

సిగ్నలు మన్:- (Signalman) బ్రాడ్ గేజ్ జంక్షనులందు నియమింపబడ్డారు. రోడ్ సైడ్ పాయింట్సు మన్ కలకు వీరికి అట్టే తేడాలేదు.

కాని వీరు చదువుకున్నవారై ఉంటేనే ఉద్యోగం లభించుతుంది. ఎ. యస్. యం. చేసే డ్యూటీయే ఇతరమేయాలి. డబ్బుతో సంబంధం ఉండదుగాని, పోస్ట్, టోకెన్ తీసికుని కంట్రోలు ప్రకారం బండ్లు నడుపుతుంటారు. వీరికి జీతం 60/రు. వరకు. 120/రు. గూడ ఉంటుందిగాని చాలావారు. ఎ. యస్. పనిలో ఎమర్జెండుగాన కనీసం ఎ. యస్. యం. లుగా ప్రమోషను ఇవ్వాలని వీరి డిమాండు.

సిగ్నలర్లు:-(Telegraph General Clerks) చెక్ స్టేషన్లందు నియామకం జరుగుతుంది. వీరిపని రైల్వేలకు సంబంధించి. టెలిగ్రాములు పంపటం, తీసికోవటం. వీలునుబట్టి ప్రజల టెలిగ్రాములు గూడ తీసి పుంటారు.

టికెట్ కలెక్టరు:-(Ticket Collector) ప్రయాణికుల చెక్ చెయ్యటం, టికెటు లేనివారి వద్దనుండి డబ్బు వసూలుచేసి రేస్ సెలక్షన్లు, టికెట్ స్టేషనరీగా పంచి పుస్తకంలో వ్రాయటం, పోయినవి నోట్ చేయటం వీరిపని. ఇవి ఆడిట్ ఆఫీసుకు పంపుతారు. జీతాలలో ఆఫీస్ గ్రేడు లున్నాయి. వీరుగాక ట్రావెలింగ్ టికెట్ ఇన్ స్పెక్టర్లు (T. T. I.) ప్రాసెక్యూటింగ్ టికెట్ ఎగ్జామినర్లు (పీ. టి. ఇ) ఉంటారు. వీరినే ట్రావెలింగ్ వారంటారు.

వైశిద్యోగాలన్ని స్టాఫ్ సెలక్షన్ బోర్డువారానే నియామకం జరుగుతుంది పనివారల పిలవకే ముందుగా ఖాళీలు ఇస్తారు. ఇతరపనులలో చేరి పద్య, మొదలైన అడ్వైజులుగలవార్ని, వయస్సు నియమంలేకుండా తగు ప్రామాణ్య ప్రమాటు చెయ్యాలని కార్మికులు డిమాండ్ చేస్తున్నారు.

అప్పర్ సబార్డినేటు :

కంట్రోలు ఆపరేటర్లు:-(Control Operators) చిన్న (తక్కువ గ్రేడు) స్టేషను మాస్టర్లు ఈ ప్రమోషను దొరుకుతుంది. కంట్రోలు ఆఫీసులో వీరికి 8 Xoll పని. సంచత్సరానికి సెలవు అనేదిలేదు. విశ్రాంతి అనేది ఈ 8 గంటలలో ఉండదు. వీరి చెప్పుచేతుల్లో బండ్ల రాకపోకలు జరుగుతాయి. అన్ని స్టేషన్లతో సంబంధముంటుంది. వీరి పై ఆఫీసర్లు అసిస్టెంట్లు, చీఫ్ కంట్రోలర్లు. చీఫ్ కంట్రోలరుకు రాత్రి డ్యూటీ ఉండదు. ఈ

కలట్రాలు ఆపకలుపుతు ప్యాసులు, సెలవులు రావటం చాలా అరుదు. రెగిలెంతమంది రిలీవం లో ఉండకపోవటమే కారణం. జీతం 100/రు. బాగును వృధాగా కాలిపోవడా చేయటంలో వీరి యందు బాధ్యతగలదు. ప్రజలవరంగా ఎక్కువలొనైనా బండి ఆగి ఉండటమంటే బాగు కాలిపోవ టం. అలా ఆనవనరంగా దేని డిటైల్ చేసి ఉంచవండా చేయటంవల్ల బాగును కాపాడినవారొతారు. బాగు కొరతను తీర్చినవారొతారు.

డీ.కాసు ఎ. యస్. యం:- (D. ASM.) ఏ. యస్. యం చేసే హ్యూటియే చేస్తాడు. దెజవాడలాంటి స్టేషన్లందు నియమింపబడ్డారు. డి.కాసు యస్. యం. లుగా పోవటానికి వీలుంది.

డీ. కాసు యస్. యం:- రాజమండ్రి, తెనాలి, బీట్రగుంట లాంటి స్టేషన్లలో వీరు పనిచేస్తారు. వీరిపని బండ్లు అలస్యంకావండా మాదు కోవటమే. స్టేషను పనివారలమీద అధికారంగలి ఉంటాడు.

ట్రాఫిక్ ఇన్ స్పెక్టరు:- (T. I.) జిల్లానుబట్టి పనినిబట్టి సెక్షనుల క్రింద మార్చి ఒక్కొక్క టి. ఐను నియమిస్తారు. సామాన్యంగా 50 నుండి 70 స్టేషనుల పనివారలమీద అధికారి. మినియల్సుకు ప్యాసులు, రిలీఫ్ సెలవులు గ్రాంటుచేయడం, స్టేషను శుభ్రత, హౌట్ స్టాల్స్, శుభ్రత, తగాదాలు సంభవించినపుడు విచారణ జరిపి జిల్లాఅధికార్లకు తెలియ చేయుడం, ప్రకటనకాగితములు, పబ్లిక్ కంప్లెయింట్స్ మొదలైన పనులలో నూపర్ చెజ్ రుగా ఉంటాడు. విచారణలలో తన రిమార్కును వ్రాసి రిక మెండుచేసే అధికారము మాత్రమే ఉంటుంది. తీర్పును డి. టి. యస్. టి. చెప్పవలసిందే. ఎటువంటి తగాదాలలో నైనాసరే ఒకరు మరొకరి మీద కోర్టులలోకేసుపెట్టాలని తలిస్తే, వారంటు, సమన్లు జిల్లాఅధికార్లనుండే రావాలి. వారు రిలీఫ్ చేస్తేనే కోర్టులకు హాజరుకావటానికి వీలుంటుంది. అలా రిలీఫ్ చేయక పోతే పోలీసులైనా వీర్ని ఆరెస్టు చెయ్యటానికి వీలులేదు. ఇది అన్ని డిపార్టు మెంటులకు సంబంధించి ఉంటుంది.

లైసెన్సు కూలీలు:-ప్రస్తుతం త్రిశంకునిజాగా వేలాడుతున్నారు. రైల్వే డిపార్టుమెంటుకు చెంది లేరని రైల్వేవారు రైల్వేకు సంబంధించిన పనులే ఇరియల మాదిరిగానే పనిచేరుస్తున్నామని కూలీలు. వీరికి లైసెన్సు ఫీవీమీలేదు.

కాని జనరల్ మేనేజరు అనుమతికంటేనే కూలీగా పనిచేయటానికి అనుమతాదు. వీరు రాత్రికి పగలుకు బ్యాచీలుగా పనిచేయవలెను. వీరికోసం మేస్త్రీ ఉంటాడు. వచ్చిన డబ్బును అందరూ కలిపి పంచుకుంటారు. మోసంచేశాడని తెలిస్తే మేస్త్రీయొక్క కఠినకట్టుబాటును గురియ్యతారు. 'అందువల్ల సామాన్యంగా వచ్చిన కూలీడబ్బులను మేస్త్రీకి అప్పగించుతారు.

వీరికి అనేక ఇబ్బందులున్నాయి. అనేకచోట్ల రైల్వే పనులు చేయించుకుంటారు. బండికి నీరుపట్టటం, లగేజీలు మోయటం వగైరా. పోలీసులు, రైల్వే అధికారులు వెట్టిచాకిరీలు చేయించుమని డబ్బులివ్వరు. పెండ్లిదొంగతనాల కేసులు బనాయితమవుతారు. భరలు విపరీతంగా పెరిగినా లైసెన్సుకూలీ ఎప్పుడూ వచ్చేయలేదు. కనీసం 0-2-0 చే మూలని వీరికోరిక లేవనెత్తడం ఇతర రైల్వే పనివారికి వలెనే ఇవ్వాలని వీరి డిమాండు.

ప్రయాణీకుల మోసగించటం, ఎప్పుడూ కూలీని గుంజటం అనే దురలవాట్లు చూస్తూ, వికమత్యాన్ని పెంపొందించేసి పెంజారి న్యాయమైనకోర్కెల కోసం సుఖీభావాన్ని పెంపొందించుమని, ఇతర వ్యక్తులయొక్క ప్రజలయొక్క సామర్థ్యాని పొందుపట్టు చేయాలి.

3. పవర్ డిపార్టుమెంటు (లేక లోకో)

(Transportation Power)

ఈ డిపార్టుమెంటువారు కేవలం ఇంజనీరు సంబంధించిన పనులే నెరవేర్చుతుంటారు. ఒక్కొక్క పవరు జిల్లాను 3, 4 లోకోషెడ్ల క్రింద భాగించుతారు. ఈ షెడ్లకు లోకో ఫోర్ మన్ అధికారి. ఇతని అనుపాక్షలక్రింద అనేక రకాలైన పనివారలు పనుల నిర్వహించుకుంటారు. ప్రతి లోకోషెడ్ లోనూ 300 నుండి 800 పరమ పనివాకలుంటారు. చిన్న షెడ్లైతే 50 నుండి 100 వుంటారు. దీనికి ట్రైన్ ఎక్జిమినర్ అధికారిగావుంటాడు. పనివారలను కొన్ని తరగతులుగా విభజించి ఒక్కొక్క తరగతిలోనూ కనీసం 20 మందియైనా పనివారుంటారు. అందరూ ఫాక్టరీ ఆఫీసు క్రింద పనులు వల్ల ఆయా వర్గాలన్ని వీరికి వర్తిస్తాయి.

వివిధ తరగతులు : వారి విధులు :-

1. ఫిట్టింగ్ స్టాఫ్ (Fitting Staff)

ఇంజను ఫిట్టర్లు:- ఇంజనులోని చిన్న చిన్న మరామతులు చేస్తారు. డ్రైవర్లనుండి కంప్లెయింటులు లేకుండా చూడవలసివస్తుంది. వీరిలో అనేక రకాలైన గ్రేడులున్నాయి. రోజుకు 1-0-0; 1-4-0; 1-12-0; 2-4-0; 2-13-0; 3-3-0. ఇందులో 1-4-0 గ్రేడువారు ఎక్కువగా ఉంటారు. పెన్షన్ వారు ఎక్కువైన కొలది తక్కువ గ్రేడులవారి సంఖ్య తగ్గించుకుంటారు. రోజులపథవినివేసే తీరు తీయు వీరందరికి 26 రోజుల జీతమిస్తారు. వారూ కొకరోజు సెలవు. వారానికి 48 Xoll పనిచేయాలి. చిన్న పెన్షన్లలో 20 రోజుల జీతమిస్తూ 12 Xoll పనిచేయించుకుంటారు. ఫ్యాక్టీఆఫ్ క్రిందవారు కాబట్టి, గ్రేడులో మాక్సిమమ్ పూర్తయితే తర్వాత, వరో గ్రేడుకు పోవుటకు చాలా కాలముంచుతారు.

ఫిట్టరు కూలీలు:- (Fitter coolies) పెనాటికి పనిముట్లు అందించటం వగైరా పనులకు సహాయపడేందుకుగాను వీరు ఫిట్టరు కొకరుచే|| సహాయంగా ఉంటారు. వీరికి జీతం రోజుకు రు.0-15-0 టైప్ ప్యాసయిం తర్వాత రెండు నెలలు పెరచుతారు వర్కుషాపులో ఫిట్టరు అప్రెంటిస్ గా తయారై ఖాళీ వడిచినట్లయితే ఫిట్టరుగా పోతాడు.

ప్రోగ్రెస్ మన్ - (Progressman) ఇంజన్ ఏక్జామినర్ పెడేట్ వచ్చిన ఇంజనులోని లోటుపాట్లు చెప్పినపుడు వాటిని రికార్డు చేస్తాడు. ఫిట్టర్ ఛార్జింగ్ యొక్క ఆజ్ఞాపకారం ఏ ఏ ఫిట్టరుకు ఏ ఏ పని నివ్వాలి అందచేయడం ఆపని పూర్తి చేశాడో లేదో చూచుకోవడం ఇతని పని. జీతం 1-6-0.

ఇంజను ఏక్జామినర్:- పెడేట్ వచ్చిన ప్రతి ఇంజనును శ్రద్ధగా లోటుపాట్లు చూచి ప్రోగ్రెస్ మన్ కు రిపోర్టు చేస్తుంటాడు.

జాబ్ రైటర్లు:- (Job Writers) ప్రోగ్రెస్ మన్ చేసే పని చేస్తారు. జీతం 21/ నుండి 30/రు వర కుంటుంది.

మెషిన్ టర్నర్లు:- (Machine Turners) వీరు మెషిన్ మీద

చిన్న చిన్న బోల్టులు, నట్లు, ఇంజనుకు సరిపోయే ఇతర భాగాలు (చక్రం ఆరిగి పోవుండా ఇరునుపు నేనే పనిముట్లు) తరివిజీసట్టుటం వీరిపని. పెద్ద షెడ్లలో 2 రు. లేక 3 రుంటారు. మరలలో ఏమాత్రమ క్రద్ద పహించినా చెడిపోతాయి కాబట్టి బాగ్రత్తగా తమపనుల నిర్వహించుతుంటారు జీతం రు. 2/- 4/- 6/ ఇంకో గ్రేడులున్నాయి.

వీరంగడిమీద ఫిట్టర్ చార్జ్ మన్ నూపర్ వైజరు.

2. బాయిలరు స్టాఫ్ (Boiler staff)

బాయిలరు మేకరు:- వీరు ఇంజను బాయిలరు బాగుచేయటం, బాయిలర్ జాయింట్లు సరిగా ఉండేట్లు స్టీమ్ లీక్ కావండా వుండేట్లు చూస్తుంటారు. ఏమాత్రం అబాగ్రత్త పల్ల బాయిలర్ లో లోపం ఉందంటే ఇంజను చెడిపోతుంది. అంతా రోజు జీతగాండ్రే. అనేక రకాల గ్రేడులున్నాయి. 1-4-0; 1-12-0; 2-4-0; 2-13-0. గ్రేడులకు తగిన పని నిర్ధారణలేదు. అందరూ ఒకే పని చేస్తారు. ఒక్కొక్క గ్రేడులో ఎంతోకాలం బాక్ ఐ ఉంటారు. ఈ గ్రేడులు రద్దుచేసి 2-13-0 గ్రేడుండాలని వీరి డిమాండ్. వీరికి సహాయంగా బాయిలర్ మేకర్ కూలీ ఉంటాడు. జీతం రు. 0-15-0.

ట్యూబ్ క్లీనరు:- (Tube cleaners) పోస్ట్ బాక్స్ లో నుండే ట్యూబులలో నున్న కాల్షియం, దుమ్మును తుడుచుట వీరిపని. జీతం 0-13-0.

బ్లాక్ స్మిత్ (Blacksmith) ఇంజన్లో విరిగి పోయి చెడిపోయిన సామాను అతకటం వీరిపని. పెద్దలోకో షెడ్లలో ఉంటారు. 2-4-0 రోజుప జీతం. 1-12-0 కూడా కొన్ని ప్రాంతాలలో ఉంది. వీరికి హామర్ మన్ (Striker) ను తిత్తి ఊచే బెల్లోన్ బాయ్ ను సహాయునిస్తారు.

టిన్ అండ్ కాపర్ స్మిత్ (Tinker) బాయిలర్, ఇంజన్లలో నుండే రాగి ట్యూబులు చెడిపోతే అతుకుతుంటారు. అతికేపును ట్యూబులు కరిగిపోవుండా చూచుమనే నేర్పురితనం గలవాడైయుండాలి. పెద్ద షెడ్లలోనే ఉంటారు. రోజుప 2-4-0 కొత్త జీతాల పద్ధతి ప్రకారం 55/ రు. నెలప. మినియల్సు ఐనా నెలప జీతం 40/ రు ప మించింది కాబట్టి ఫారిన్ లైను ప్యానుకు అర్హులు పై ఇద్దరున్నా.

బాయిలర్ ఛార్జింగ్ పరింపరిమిత నూపర్ వైజరు.

3. వాష్ బౌట్ ప్లాంటు (Wash out plant):-

వాష్ బౌట్ డ్రైవరు:- బాయిలర్ లోని ట్యూబుల ఉడుకునీళ్ళు తీసివేయటం. మెడికల్ పరీక్షలో వెళ్ళి డ్రైవర్ల కీచర్మింగుమిస్తారు. జీతం వీరికి 90/ రు.

వాష్ బౌట్ హెల్పురు:- వైవారికి సహాయంగానుంటాడు. వీరికి చేతులు, కాళ్ళు కాలకుండా గోవ్స్, బూటు ఇస్తారు. నియమించిన ఇంజన్ల కన్నా ఎక్కువ బాగుచేస్తే ఓవర్ టైం ఇస్తారు. 22/ రు జీతం.

4. షెడ్ స్టాఫ్ (Shed Staff) ఇంజను క్లీనరు:- ఇంజనుకుడవడం, ఫైర్ క్లీన్ చేయడం (నిప్పురాలగొట్టటం) ఛేక్ బౌట్ చేయడం (ఇంజనుక్రింద నిలబడి నిప్పు బూడిద లాగడం) వీరిపనులు. A, A1, మెడికల్ గ్రూపులో పరీక్ష కావాలి. ఎప్పుడైనా ఫైర్ మన్ గా వెళ్ళుతుంటారు. నిప్పు శుభ్రపరిచే వుడు బాయిలర్ లో నీముకండా లేదాచూడాలి. అందువల్ల నిపునత్వంగూడ వీరివందాలి. బాంక్ ఫైరు (నిప్పువేసి పూసగాబొగునగుటం) అప్పుడు స్త్రీంచూ పించే గానులో దాదాపు సగానికి లేక 3/4 వంతునా నిరుండునటుచూడాలి. నిరులేకపోతే బాయిలర్ వేడెక్కి బ్రదలవు తుంది. ఇవిగొప్ప ప్రమాదం. వీరికి అగ్గిబాలుగా ప్రమాదము దొరుకుతుంది. విద్యనుబట్టి, తాహతుబట్టి ఇతర పనులు ఇవ్వాలని వీరిడిమాండు. జీతం రోజుకు 0-12-0.

పిట్ అండ్ యాష్ పాన్ క్లీనరు (Pit & Ash Pan Cleaners) ఛేక్ బౌటు చేయబడి గుంట (పిట్సు) లోనున్న బూడిదను తట్టలతో మోసి వేచేనిర్మిత ప్రదేశంలో పారపెయ్యాలి. కొల్ మాల్ లిఫ్ట్ వీరికి ఏమీలేదా లేదనే చెప్పాలి. 0-12-0 ఆణాలు రోజుకు కూలి.

షెడ్ కూలీలు:- షెడ్ సంతటిని శుభ్రపరిచటం వీరిపని. రాత్రి మ్యాటికి గూడ బుక్ చేస్తుంటారు. కొన్ని సమయాల్లో బూడిదకూడ మోయాలిండ్ ఇంజను క్లెయిన్ గా ప్రమాదమిస్తారు.

ఇంజను లైటరు:- (Engine Lighters) వీరిపని చాలా ఆనా రోగ్యకరమైంది. ఇంజన్ బొగ్గువేసి మంటచేయాలి. మంటచేయుటకు ఆయిలు వగైరా ఇస్తారు. బాయిలర్ లో గుర్పొని అపొగ వీల్చుటంవల్ల ఆనారోగ్య

వంతులొలారు. ఉమ్ము కూడవలగా పడుతుంది. సకాలంలో ఇంజనలైట్ చేసి, స్టీమ్ ఎక్స్-చాక్ పనిచేస్తారు. ఎంతవ్వరగా స్టీమ్ చేస్తున్నాడో అంత తొందరగా షిడ్ నుండి ఇంజనుకదుల్తుంది. ఎన్నిసంవత్సరాలు పనిచేసినా ఛేంజ్ ఆఫ్ గ్రేడు ఇవ్వరు. ఒక్కొక్క డ్యూటీలో 5, 6 ఇంజన్లైట్ ఆఫ్ చేయాల్సి ఉంటుంది. స్టాఫ్ నెమ్మనచేయాలని, ఛేంజ్ ఆఫ్ గ్రేడ్ వ్యాప్తి పీరిడిమాండ్.

లోకోపాయంటును:- (ట్రాఫిక్ పాయంటును) చేసేపనే ఇతనూ చేస్తాడు. లోకోయార్డులో ఒకలైనునుండి మరోలైనుకు ఇంజన్లను పంపుతారు రోజుకు 12-0 జీతం. ఆచార్య గానుం పేపాయంట వద్దబండ్లు పడిపోవటం T20 లు రావటం జరుగుతుంది.

టూల్ చకర్:- (Tool Checker) పీరిషి లేకయ్యింది. ఇంజన్లలోని సామాన్లు డ్రైవర్ నుండి తీసికోవటం, వ్రస్తకాలో ఎంటర్ చేసేమని మళ్ళీ ఇంజనులోయే వ్రసు డ్రైవరును అప్పగించడం ఇరుసులను వస్తరాలను కొవలసిన నూనె సప్లై చేయడం పీరిషి. వీర్ని నియమించుటవల సామాన్లు పోవండా నుండటం డ్రైవర్ బాధ్యత తగ్గటం జరిగింది. జీతం 21/ రు నుండి 30/ రు వరకు.

పంప్ ఇంజను డ్రైవర్:- (P. E. Driver) ఇతడు ఇంజను నీటిని పట్టుకునే పెద్ద స్టేషనులోనుండి పంపు ఇంజన్లమీద పనిచేస్తుంటాడు. ఛేతితో త్రిప్పేవి, స్టీముని 2 రకాలు. ఆగ్వాళాలు షిడ్ కలో అన్ ఫిట్ విలే ఈ పదవి లభించుతుంది. లోకోలో విలే వేడినీటిని, వామ్ టోట్ నిమిత్తం సప్లయ్ చేయటానికి పంపుతారు. వీరికి షిడ్ లలో 8 గం|| పని రోడ్ షిడ్ స్టేషనులలో 12 గం|| పని. రోజుకు జీతం 1-6-0. ట్రాఫిక్ ఎమ్మిపున్న చోటనైతే రాత్రి పనికి పగలు పనికి యిద్దరు ఉంటారు. 30 రోజులకు జీతం 26 రోజులకు లెబ్బగట్టి 4 రోజులకు ఒవర్ టైం క్రింద చూపుతారు. స్టేషను దగ్గరలో నుంటే పంపు కూలీస్వరు. 30 రోజుల జీతం రావటంవల్లనైనా ఫారిన్ లైనుప్యానులు ఇవ్వరు. కంపెనీ వసతులన్నీ ఉంటాయి.

వాటర్ కాలం:- (Water column) ఇంజను అగి నీరు తీసుకునే ప్రతిచోట 4 గురు వాటర్ కూలీలుంటారు. రాత్రికి పగలుకు

ఇద్దరిద్దరు చొప్పున వచ్చేవానికి పోయేబండ్లను ఏరు సప్లయి చేస్తుంటారు. సామాన్యంగా ఆ స్టేషనులో 3 వాటరు కాలంటూంటాయి. ఇంజను పోయింతర్వాత బూడిదంతా ఎత్తిపోయాలి. పర్లాకాలంలో వీరికి రక్షణ సౌకర్యాలు లేవు. రాత్రులందు లైటు ఇవ్వరు. ఏరు పట్టటంలో ఆలస్యమైతే బండి పోవటం ఆలస్యమౌతుంది. కాబట్టి వచ్చేపోయే బండ్లను త్వరగా ఏరు సప్లయిచేసి బండరాకపోకలను త్వరగా సడిపించటంలో వీరు నెరవేర్చే పనికూడ ముఖ్యమైనదే.

5. ఫ్యూయలింగ్ స్టాఫ్ (Fuelling Staff)

కోల్ కూలీ:- వీరు ఫాక్టరీ ఆఫ్ క్రిందను రాకపోయినా పని గంటల నిర్ణయం ప్రకారం 8 Xoll పని చేస్తారు. వారానికొకరోజు ఆఫ్ (Off) (నెలవు) ఉంటుంది. 3 షిఫ్ట్లమ్యూటీలున్నాయి. 8 Xoll నుండి 4 Xoll; 4 Xoll నుండి 12 Xoll; 12 Xoll నుండి 8 Xoll; వీరికి 8 గంటల పనేవినా కష్టమైనది. బుట్టలలో బొగ్గువేసుమని ఇంజను టెండరులో, నిచ్చేవల సాయంతో ఒక్కొక్కడు 4 టన్నుల బొగ్గును వేయాలి. జీతాలు పాతపద్ధతి ప్రకారం 0-12-0. క్రొత్త జీతాల ప్రకారం 13/రు నుండి 18/పని. ఆఫ్ రోజులకు గూడ జీతమొస్తుంది. కంపెనీ సౌకర్యాలన్ని ఉంటాయి.

ఎమ్మవ ఇంజను వచ్చాయని తొందరపెట్టి తక్కువ పనివారితో ఎమ్మవ పనిచేయించటం, అలాచేయకపోతే చురుకుగా చేయలేదని T20లు ఇచ్చి వార్నింగ్ లివ్వటం, బండి ఎచ్చట ఆలస్యమై వచ్చినా, ఫ్యూలింగ్ ఆలస్యమైందని వీరి నెత్తిన నెపం రుద్దటా, సరియైన సామాను ఇవ్వక పోవటం, రాత్రిషిఫ్టులలో పనిచేసేపుడు వారి దగ్గరలో దీపాలులేక, నిచ్చేవల మీద నుండి పడి గాయాలు తగలటం, కోల్ స్టాక్స్ (బొగ్గులాట్లు) క్రింద సరైన నీపర్లు, రాళ్లు వేయకపోవటం వల్ల పారలు (షవల్స్) తో బొగ్గు లాగడంలో ఆలస్యం కావటం, యిది వీరిని ఎదుర్కొనే ఇబ్బందులు. బొగ్గుమోత కఠినమైనది కాబట్టి అదే గ్రేడుకు సంబంధించిన తేలికపనులు అంటే కారేజిక్లినర్లు వగైరాపనులను క్రొత్తవాల్ని నియమించుకుంటా వీరిని మార్చాలని వీరి ఆందోళన. కనీసం 5 సెల్ బొగ్గుకూలీగా పనిచేసే ఛేజ్ ఆఫ్ గ్రేడు యివ్వాలి. చదువును వారికి సబార్డినేటు గ్రేడు పనులకు అను

మతినిస్తూ వయసు నియమం రద్దుచేయాలని వీరి డిమాండు. ఈ బాగుమోత పని వల్ల బాగును చిన్న ముక్కలుగా కొట్టేయటం వీరికి తైము దొరకటం లేదు. బాగును ముక్కలుగా కొట్టివాడితే బాగు వృథాగా ఖర్చుగాదు. కనుక బాగు కూలీలు దేశభక్తి యుతమైన ఈ కర్తవ్యాన్ని చేయుటకు, తైము లభించటానికి ఎల్విక్స్ క్రేసులు బాగుచేయించాలని వీరి ఆందోళన.

సిండర్ పికర్సు:- (Cinder Pickers) ఇంజను నుండి లేక్ షాట్ చేయబడి, పిట్ క్లీసర్ల వల్ల పారపోయబడిన బాగులూ కాలని బాగు తునకలు ఏరుటకు వీరు నియమింపబడ్డారు. 8 Xoll పని వారానికొకరోజు సెలవు. ముసలివారికి, కష్టపడి పనిచేసిన వారికి, మెడికల్ ఆన్ ఫిట్ అయిన వారికి రిటైర్ కాబోయే వారికి ఈ తేలిక పని ఇవ్వాలి గాని బలంగానున్న వారికి ఇవ్వరాదని కార్మికుల కోరిక. పెద్ద షెడ్లలోనే యిద్దరో ముగ్గురో ఉంటారు. ఈ రోజుల్లో ఈ సిండర్సును అమ్ముకుండా, ఎరించు నిమిత్తం పనివారిని ఎక్కువచేసి, అట్టి బాగును పంపు ఇంజను వగైరాలకు ఉపయోగించాలని వీరి ఆందోళన. బూడిదను కంట్రాప్టుగా ఇవ్వవచ్చుగాని, సిండర్స్ అమ్ముటంలో ఆర్థంలేదని కార్మికుల అభిప్రాయమే గాక బాగు కొరత తీర్పు నిమిత్తం, సిండర్సును అవసర పనులకు ఉపయోగించాలని వీరు ఆందోళన పటచాలి.

ఫ్యూయల్ మేస్ట్రీ:- (Fuel Maistry) వీరు ఇంటర్మి టెంటువర్కర్సు. కోల్ కూలీలు సరిగా పనిని నిర్వహించుచున్నదీ లేనదీ చూడాలి. టెండర్ బాలెన్సులుతీసికొని లోడ్ ఎంతచేసింది వగైరా గుమాస్తాపని గూడ చేస్తుంటారు. వీరికి జీతం 30/రు. 8 Xoll పని ఇవ్వాలని వీరు కోరాలి.

వీరందరిమీద ఫ్యూయల్ కీపర్:- అధికారి. ఇతడు ఆఫీసు కర్కువి ఉంటాడు.

6. షెడ్ టర్నర్సు:- (Shed Turners) ప్రతి లోకో షెడ్లకు షెడ్ టర్నర్ ఉంటాడు. వీరు మెడికల్ ఆన్ ఫిట్ ఐనవైవర్యు. పగలుకు రాత్రికి ఇద్దరుంటారు. వీరికి అసెసెంటుగా పాస్ డ్ డ్రైవర్లు, ఫైర్ మన్లు ఆగ్వాలాలను ఇస్తారు. షాట్ గోయింగ్ (వెళ్ళే) ఇంజనను నీరు, బాగు వగైరాలన్ని అమర్చబడ్డాయో లేదో చూచి మరీ పంపాలి. ఇక

కమింగ్ (ఇచ్చే) బండను అసిస్టెంట్లు చూస్తారు. ఏ ఏ ఇంజను ఎక్కువ వ్యయమిస్తే, వాటర్ మొదలైన వాటికి పెట్టాలో పెట్టేటన్నర్ నిర్ణయిస్తాడు. చిన్న చిన్న పెట్టేలు తెనాలి, తాడేపల్లి, బందరు వగైరాలలో పాన్ డ్రైవరు, డ్రైవరును ఈ పెట్టేటన్నర్ సర్టిఫికేటును డ్రైవరుస్ పెట్టేటన్నర్ ఇన్ ఛార్జిలో నుంటారు. ఇతని డ్యూటీలో 3, 4 ఇంజన్ కన్నా ఎక్కువరావు సక్రమంగా పని జరుగుట చూడటమే వీరి పని.

కాల్ బాయ్:- (Call Boy) పెట్టేటన్నరు ఆజ్ఞల ప్రకారం ఇంజను క్రను (Crew) లేపుకరావాలి. వీరికి 12 గంట పని. నెలకొక రోజైనా సలపులేదు. పోనీ పనిలో విశ్రాంతి ఉంటుందా అంటే అదీ కానరాదు. గంట ముందుగా ఇంజను క్రను దగ్గర సంతకాలు తీసుకోవాలి.

ఇలా డ్రైవరు డ్రైవరు వద్దకు సంతకాలను పోతే సామాన్యంగా బస్సుల వల్ల టైం ఎంతైనది అడిగి, చెప్పిం తర్వాత ఇంకా చాలా టైం మిగిలే అని దబాయించి మరీ నిద్రపోతుంటారు. అందు వల్ల వీరు 8 గంట పనితోనూ, గడియారాలతోనూ, వాన ఎండలనుండి రక్షణలతోనూ ఆందోళన చేయాలి. ఇంజను క్రనులో నున్న అట్టి దుర్గుణాలను ప్రచారం ద్వారా పోగొట్టాలి. ఇలా ముందుగా వారికి తెలియ పజుచుట ఇంజనుకు ఆయిలింగ్ లేక వారిస్థలం పనులేమైనా ఉంటే నిర్వహించుటనే నిమిత్తం కాల్ బాయ్ల నియమించారు.

7. రన్నింగ్ స్టాఫ్:- (Running staff) డ్రైవరు:-ఎ.వి.సి. అని డ్రైవరు మూడు తరగతులు. మూడింటికి పాన్ డ్ (P. D) డ్రైవరుంటారు. ఇంజనును నడపుటకు సర్టిఫికేటు పొందియుంటారు. పని ఒకటే యైనా స్కేల్ను ప్రకారం జీతాలలో తేడాలున్నాయి. మెకానిక్ను పూర్తిగా తెలిసి ఉంటుందనేది వేరే చెప్పనగలరంటేదు. బాగును తక్కువగా కాల్పితే క్వాలిఫికేషనుంటుంది. బండిపోయేపుడు ఏ ప్రమాదం జరిగినా బాధ్యుడౌతాడు. ప్రజల ప్రాణాలు వీరే చేతుల్లో నుంటాయి. అందువల్ల వీరు తమ బాధ్యతల గుర్తించి పనిచేసేట్లు చెయ్యాలి. నెలకు $26 \times 8 = 208$ గంట పని చేయాలి. ఈ గంటలకన్నా ఎక్కువపనిచేస్తే ఓవర్ టైం (నిర్ణీత గంటలకన్నా ఎక్కువకాలం పనిచేసినందుకు ఇచ్చే జీతం) ఇస్తారు. అదేవారం రోజైతే డ్యూటీ టైం ఇస్తారు. ఈ ఓవర్ టైంమీద ప్రావిడెంటుఫండు వసతులుంటాయి.

జీతం వీరికి ఎ. స్కేలు డ్రైవరును 127/రు. బి. స్కేలును 80/రు; సి. స్కేలును 50/రు. అంగో ఇండియనులను ప్రత్యేక సౌకర్యాలు, జీతాలు ఉన్నాయి. ఈ జాతిభేద పద్ధతుల రద్దుచేయాలని, అందరికీ ఒకేరకంగా జీతాలు ఇవ్వాలని వీరి కోరిక.

పానడ్ ఫైర్ మన్:- ఫైర్ మన్ గా కొన్ని నెలలు అనుభవం గడిచిన పిదప స్వయంగా నడిపే హక్కునిస్తారు. డ్రైవర్లు లేకపోతే సహజమేటారు. ప్యాసింజరుబండ్లు నడిపేందుకు పెనుంటుంది. దానిలో నెగ్గితే నలే లేకపోతే గుడ్డుబండ్లు నడపాలి.

ఫైర్ మన్:- (Fireman) చదువును చాడగుటవల్ల డ్రైవరుగా పోషటానికి అవకాశముంటుంది. ఇంజను ఆయిలింగ్, బొగ్గు ఫైర్ బాక్సులో వేయటం ఇతనిపని. సరియైన బొగ్గు కాకపోయినా, లేక పెదముక్కలైనా బండి ఎక్కి దిగేలాగాయితే విశ్రాంతిశుండరు. బొగ్గును అకవసరంగా కొల్పకుండా నుండటంలో ఇతని బాధ్యతలు ఎక్కువగానున్నాయి. నిప్పుచేడికి తట్టుకుంటూ రెక్కలకన్నం పడ్డాడు. సబ్బాణేటు గనుక హోమ్లెస్ అయి ఇంటర్ క్లాసు ప్లాసునిస్తారు.

ట్రాఫిక్ యార్డుమంటరు:- (Traffic yard Shunter) వీరు ఆ గ్యాలోలనుండి ప్రమోషను పొందుతారు. వీరిలో 2రకాలు, పానడ్ ట్రాఫిక్ యార్డుమంటరు; ట్రా. యా : మంటరు. పానడ్ మంటరును జీతం 43/రు. మంటరును 37/రు. పానడ్ మంటరును అవసరమైనపుడే పంపుతారు. బండ్లు నడుపుటకు హక్కుంది వీరికి. పెదయార్డులలో మంటింగ్ చేస్తుంటారు. ఫోన్ లైను ప్యానును అడ్డులు. ట్రాఫిక్ మీనియల్సు వీరి అధీనంలోనుంటారు. రన్నింగ్ స్టాఫ్ రూల్సున్న వీరికి క్లిస్తాయి. పానర్ రూల్సును వీరికి, అందరికీ ఒక రైలు వర్తిస్తుంది. ఉదాహరణకు 100 జీతమేస్తే 100-43=57 రు. ఓవర్ డ్రైవింగ్ అవుతుంది. అవిధంగా 75/ రు. కన్నా చాటటంవల్ల అతడు 2వ తరగతి ప్యానును అర్హుడౌ తాడు.

ఆగ్వాల్లా:- (Augwalla) సామాన్యంగా చదువుకొననివారు. వీరు మీనియల్సుగా పరిగణింపబడారు. వీరికి రెండవరకాల గ్రేడులు 24/ రు. రెండోది 28/ రు. ఫైర్ మన్ చేసేపనిచే చేస్తాడు. చదువురాని కావడం వల్ల డ్రైవరుగా పోషటానికి వీలులేకుండా చేశారు. కొనిఅనుభవంలో మాత్రం

ఏనా తీసిపోరు. ఓవర్ టైం ఫారిక లైను ప్యానులున్నాయి. 26/ రు తీసే ప్రతివారికి ఫారిక లైను ప్యానును అప్పితుంటుంది. వీరికి మొదటివానికి 2/ రు చొ॥ రెండో గ్రేడువారికి 2½ రు చొ॥ ఇంక్రిమెంటు ఇస్తారు. అవిధంగా 24, 28 రు వరకు వచ్చి అగిపోతారు. 31 సం ప్రమోషనులేని వారికి సరాసరి 28/ రు గ్రేడు ఇవ్వాలని, రెండు గ్రేడులుండకుండా 28/ రు గ్రేడ్ వుండాలని చదువుకున్నవాణ్ని ఫైర్ మన్లుగా ప్రమోట్ చెయ్యాలని వీరిడిమాండ్.

రివైజ్డ్ స్కేలు:- (Revised scales of Pay) 2. బి. సి. తరగతులరద్దు పణి 1935 నుండి ఉద్యోగంలో చేరిన ప్రెవారిందరికీ రివైజ్డ్ స్కేలు వర్తింపజేసారు. ఈదిగువ రికాలుగా జీతాలిస్తున్నారు.

డ్రైవరు:- 225/ రు ; 175/- ; 125/ ; 100/- ; 76/ నుండి 91/ వరకు
ఫైర్ మన్:- 4½ రు నుండి 2½ చొ॥ 55/ రు వరకు.

ట్రాఫిక్ యార్డు వంటరు: 32/- రు నుండి 2 చొ॥ 40/ రు వరకు.

అగ్వాల:- 18/ రు నుండి 1 రు చొ॥ 26/ రు వరకు.

ఈరివైజ్డ్ స్కేలు క్రింద వచ్చిన రన్నింగ్ స్టాఫ్ ఓవర్ టైం రద్దుపణి మైలేజ్ సిస్టమ్ అమలు పజచారు. 100 మైళ్ళకు ఈదిగువ రు చొ॥ ఇస్తారు.

డ్రైవరు	100 మైళ్ళకు	3/ రు.
ఫైర్ మన్	"	1/ రు.
ట్రాఫిక్ యార్డు వంటరు	"	1½/ రు.
అగ్వాల	"	0-12-0 అ.

దీనివల్ల సి. స్కేలు డ్రైవరుకు డ్రైవింగ్ లో పోలే అతని కనీసజీతమైన 55/- ఇస్తారు. ఎన్నో సం॥ నుండి ఫైర్ మన్ గా పనిచేసి అనుభవంగడించి పని చేస్తున్నా త్రొత్తగా వచ్చిన ఫైర్ మన్లు సి. స్కేలు డ్రైవరుకన్నా ఎక్కువ జీతం పొందుతున్నారు. యూనియన్ ఈ అన్యాయాన్ని పోగొట్టటానికి చేస్తున్న కృషికి ప్రత్యేకంగా రన్నింగ్ స్టాఫ్ తోడ్పడాలి. ఈ సి స్కేలు డ్రైవరుకు 76/ రు నుండి 91/ రు ; 90/ రు నుండి 100/ రు ; 100/ రు నుండి 125 అలా ఒకటవ స్కేలు డ్రైవరుతో పోయే సౌకర్యం కలిగించాలని, పాత స్కేలు రద్దుచేయాలని వీరిడిమాండ్. స్టాండర్డు తక్కువ యని అలాగే ఉంచటం న్యాయంకాదు. చదువుకున్న వారికైనా ఈమార్పు చేయాలి. మైలేజ్ సిస్టమ్ రావటంవల్ల తక్కువదూరానికి జూనియర్లుకో చేస్తూ ఎక్కువ

దూరానికి సీనియర్ల బుక్ చేస్తుంటారు. అందువల్ల ఆడేకాలానికి జూనియర్ల తక్కువ ఓవర్ టైం వస్తున్నది. ఇటువంటిది కొంపండా లైను తెలిసివున్న వారందరికీ ఛాన్సులివ్వాలని కోరిక. అందువల్ల వీటి సంపాదనకొరత ప్రత్యేకంగా రన్నింగ్ స్టాఫ్ యూనియన్ లో చేరి పోరాటశక్తిని అభివృద్ధి చేసుకోవాలి. వీర్ని యూనియన్ కార్యక్రమంలోకి ప్రీసెంటేషన్ రావటం వల్ల ప్రచారం లైనుమీద ఎక్కువగా చేయవచ్చు యూనియన్ ఇంకా బలపడటానికి వీలుంటుంది.

8. స్టోర్సు:- లోకోమోటివ్ కాలనీస్ చిన్న చిన్న మరలు, బెట్ మెటలు, వేస్తు, నూనె, తట్టలు, పాఠాలు మొదలైన సామగ్రి సప్లయ దీనిద్వారా జరుగుతుంది. వీటి లెక్కలన్నీ చూసేది,

స్టోర్ కీపరు:- ఇతనికి జీతం 76/ రు. పనిముట్లు కన్నిటికీ బాధ్యుడు, ఏ ఏ సామానులు ఎవరెవరికి ఇచ్చింది వ్రాసుకుంటాడు. ఇంజనీర్ బాగాగులకు ఈ స్టోర్సు ప్రధానం. అందువల్ల సామాన్లు జాగ్రత్తగా వాడటం లో శ్రద్ధగలిగి దొంగతనాలు జరుగకుండా చూచునట్లు, అదితమ దేశభక్తి యుతక ర్తవ్యమనీ, వారిశాస్త్రోపాధికారికి ఎలాభంగకరమో మనం విశదీకరించాలి. ఈ దొంగతనాలను కార్మికుల ఐకమత్యబలం, తీవ్రప్రచారం ద్వారా ఎదుర్కొనేట్లు చూడాలి.

పైవానికి సహాయంగా అసిస్టెంట్ స్టోర్ కీపరుంటాడు. జీతం 45½ రు. లు.

స్టోర్ లస్కరు:- (Store Lascar) పని ఎక్కువగా నుంటే ఎక్కువ మందిని నియమిస్తారు. వీరుమినియల్సు. జీతం 18 రు. వీరితోబాటు నూనెఅందించుటకు కప్ బోర్డు బాయి్ ఉంటాడు. ఇతను స్టోర్సుకు సంబంధించిన పని నిర్వహిస్తాడు. వీరికి 8 గం పని. కంపెనీ సౌకర్యాలన్ని వర్తిస్తాయి.

రన్నింగ్ రూమ్:- (Running Room) కుక్స్ (Cooks) ప్రతి రన్నింగ్ రూమునకు వంటవాళ్లుంటారు. పెద్ద రూములైతే ఇద్దరు లేక ముగ్గురుంటారు. వీరిపని వచ్చిన ఇంజను ప్రేమ భోజనం వండిపెట్టడమే ఖర్చులు రన్నింగ్ స్టాఫ్ వారే ఇచ్చుతుంటారు. ఫలానా వస్తువు ఇంత అని ఖరీదులు నిర్ణయిస్తారు. ఆ ప్రకారం వారు చెల్లించాలి. ఈ డబ్బుతో బజా

యను పోయి వస్తువులు కొనుక్కుని వస్తారు. ఈ వంటవారు బెజ్ పేట్లు, గజ్జీలు పక్కిరా రన్నింగ్ రూము సంబంధ సామానులన్ని జాగ్రత్తగా ఉన్నదీ తెలిపి చూచుకొంటారు. డ్రైఫ్ట్ హెడ్ క్వార్టర్స్ ఇంటి వారికి ఈ రన్నింగ్ రూమ్ సౌకర్యాలండవు. వారివారి స్వంత ఇండ్లను పోవాల్సిందే. అంటే ఈ వంటవాళ్ళు బెజవాడ, గంటకల్లు, వాల్తేరులాంటి సేషన్ లో నియమింప బడ్డారు. కంటే సౌకర్యాలన్నీ ఉంటాయి. గోశాఖ 12 గం. పని చెయ్యాలి.

తగవులు తరచు రన్నింగ్ స్టాఫ్ ను, షక్స్ ను వస్తుంటాయి. కారణం చిద్రమత్తుమిలో, లేక చేయాలనో గిల్లిములు, గ్లాసులు తొత్తగానుంటే తీసుకపోతుంటారు. ఈ లోపాలు షక్స్ మీద రద్దులారు అధికారులు. రన్నింగ్ స్టాఫ్ వస్తువుల కొనుక్కుని డబ్బునిస్తే షక్స్ వస్తువులలో కొంత మిగుల్చుకోవటం ఇలాంటి చిన్ని కారణాలవల్ల తగవులు కలుగుతుంటాయి. అందువల్ల ఇటువంటి పనులవల్ల వారిలో వారికి తగవులు పుట్టి విక్లృతచెడి యజమానికి ఎలా లోభపడెత్తున్నాలో నచ్చచెప్పాలి. రన్నింగ్ స్టాఫ్ అపుడపుడు వస్తుంటారు, నిజంగా అందరికీ పండిటమనిపింటే షక్స్ వంటచేయలేరు. అనేక మంది అనేకరకాల వంట రకాలు చేయమనటం, వాటినిచేయటం తటస్థించి లే సకాలంలో తక్కువ వంటవాడితో వంట అందటం చాల కష్టం. అందువల్ల ఎక్కువగా కారియర్లలో తెచ్చుకోవటమో, హోటలుకు పోవటమో జరుగుతుంటుంది. కాకపోతే ఏ కొద్దిరకాలు చారు మాంసం లాంటివి చేయించుకుంటారు. బెజవాడలాంటి రన్నింగ్ రూమునకు దొనకొండ, బిట్రగుంట, రాజమండ్రినుంచి స్టాఫ్ వస్తుంది. వారికందరకు ఏ ఇదరుతోనో అనేకరకాలు అనేక సమయాల్లో చేయటమంటే అసంభవం. అందువల్ల స్టాఫ్ నెక్కువ చెయ్యాలనీ, 8గం పని నిర్ణయమండాలని వీరు డిమాండు చేస్తున్నారు.

కాల్ బాయ్:- (Call Boy) చిన్న పేజ్ లు, ఫీమలరం, గుడివాడ లాంటిచోట్ల గూడ వీర్ని నియమిస్తారు. రన్నింగ్ స్టాఫ్ వీరిచేత వెట్టిచాకిలీలు చేయించుకోరాదనీ, వానకోట్లు ఇవ్వాలనీ వీరి డిమాండ్.

బాక్స్ బాయ్:- (Box Boy) ఇంజనురాగా నేవచ్చిన పేట్లెలు, రన్నింగ్ రూములకు చేరుస్తుండాలి. మరల ఇంజనుకు స్టాఫ్ పోయేపుడు తీసికొనుండాలి. బరువు వివరీతంగా లేనటం, వెట్టి చాకిలీలు చేయించుకోవటం

మానాలని రన్నింగ్ స్టాఫ్ లో ప్రచారంచేయాలి. వీరికిగూడ 8 గం|| పని విరమముండాలని డిమాండుచేయాలి.

రన్నింగ్ రూమ్:- (R. R.) కష్టపడి పనిచేసినవచ్చిన ఇంజనుద్రవ విశ్రాంతి భవనాలుగా పరిగణించబడవలసిన ఈ రూమ్లు వారి పాలిట దయ్యపుకొంపలుగా నుంటాయి. అంగ్లో, ఇండియన్ అనే తేడాలు, సౌకర్యాలలో అనేక భేదాలున్నాయి. అంగ్లో ఇండియన్ రూములలో (A. R. R) వోమ తెగులు, పరుపులు, ఘోష, భోజనాలబల్లలు, చాలినన్ని వర్క్స్లు ఉంటాయి. వీరిలో ఫైర్ మన్లు డ్రైవర్లు తేడాలలేవు. సౌకర్యాలు సమానమే. ఇండియన్ రన్నింగ్ రూములు (I. R. R) డ్రైవర్లు ఫైర్ మన్లు వేరవేరే ఉంటాయి చాలినన్ని బల్లలు ఘోషు ఉండవు. ఫైర్ మన్లు రూములు చెప్పుపసరమేలేదు వోమలు, వగైరాలతో అపరిశుద్ధంగా నుంటాయి. మరుగుదొడ్లుగూడ దగ రనే ఉంటాయి. కాని శ్రమఫలితంగా అన్నిటికీ భరిస్తూ ఎల్లనో కాలం గడపుతారు. అందువల్ల రన్నింగ్ స్టాఫ్ ఈ అన్యాయాల రద్దుకొఱచు ఆందోళన చేయుటయేగాక ఇతర కార్మికులతో చేతులుగలిపి సంఘశక్తిని ఆభివృద్ధి పఱచాలి. సౌకర్యాలుగల రూములకొఱచు డిమాండుచేయాలి.

షెడ్ సంబంధమంతా లోకోమోటర్ మన్ తనిఖీక్రింద నుంటుంది. షెడ్ లోనే ఒక అఫీసు 8 నుండి 10 మంది దాకా గుమాస్తా లుంటారు. వీరిలో టైంకీపరు, లోకోక్లర్కు ఎక్కువ ముఖ్యులు. సామాన్యంగా వర్కర్లు తమ కేలోటుజరుగుతున్నా వీరిద్దరిమీద నెపాలువేస్తుంటారు. షెడ్ పరిపాలనగూడ వీరిద్దరిమీదే ఉంటుంది. వీరి సలహాలబట్టే ఫోర్ మన్ నడచునుంటాడు. సామాన్యంగా, వీరుగాక జిల్లాలోని ఇంజన్లు, బొగ్గు సరిగా ఉందీ తనిఖీ చేయటానికి ఫ్యూయల్ ఇన్ స్పెక్టరు సీనియర్, జూనియర్ అని ఉన్నారు. (S. L. F. I; J. L. F. I) పెద్ద జీతాలమీద వీర్ని నియమించారు. ఈ నూపర్ వైజరీ స్టాఫ్ ను తీసివేసి వర్కర్లును ఎక్కువచేయటంద్వారా బొగ్గు ఇంజనలోని లోటుబాట్ల దిదుకోగలరుగాని, నూపర్ వైజరీ స్టాఫ్ ను ఎక్కువ చేయటం మూలంగా ఏమీలాభంలేదు. వీరికి ఇంజన నెక్కడైనా తనిఖీచేసే హక్కుంది ఈ షెడ్ ను సంబంధించిన వారందరికీ 8 గం|| పని, వారాని కొకరోజు సెలవు. 26 రోజుల జీతం వర్తించుతాయి.

4. ట్రైన్ ఎగ్జామినర్ డిపార్టుమెంటు:- (T. X. R) ఇది

ట్రాన్స్మిషన్లను పరుగునంబంధించిన ఉపకాళి. బెజవాడలాంటి జంక్షను స్టేషను లందు హెడ్ టి. యక్స్ ఆర్ క్రింద జిక్సా అధికారితో నేరుగా సంబంధం లో నుంటుంది. ఇతర షెడ్లు టి. యక్స్. ఆర్. అధికారి క్రింద నుంటూ, ఫోర్ మన్ ద్వారా డి.టి.ఎస్.టి తో సంబంధం లో ఉంటారు. దీనిలోనూ అనేక రకాలైన మార్పులున్నాయి. ఆఫీసు గుమాస్తాలుగూడ నుంటారు. చిన్న స్టేషను షెడ్లలో ఎ. టి. యక్స్ ఆర్ అధికారి. ఉదా. తెనాలి, తాడేపల్లి.

ఈ డిపార్టుమెంటు కార్మికులు వాగన్లు, క్రాకేజీలను సంబంధించిన చిన్న చిన్న రిజేర్లు చేస్తుంటారు. బండలు శుభ్రంచేయటంగూడ చేస్తారు. మహజరు కార్మికులు హెడ్. టి. యక్స్. ఆర్ నుండి తే మూడు, టి యక్స్ ఆర్ ఐతే 4 కాపీలు ఇవ్వాలి. ఒకటి సంతకంతో తిరిగి అడి దారునవ ఇస్తారు. ఒకటి టి యక్స్ ఆర్ వద్ద, రెండోది యల్.యచ్. వద్ద మూడోది డి.టి. యస్. పి వద్ద ఫైలులో నుంటాయి.

ఎ. టి. యక్స్. ఆర్:- (అసిస్టెంటు T.X.R) లో ఖోఫార్ మన్ కంట్రోలు క్రింద చిన్న షెడ్లలో పనిచేస్తారు. వచ్చిన బండల సంబంధ తీసుకుని ఇరుసులు బ్రేకులు, స్ప్రింగులు, బఫర్లు (Bumpers) సరిగా నున్నదీ లేనదీ, అక్సిలులోని వేస్తు, ఆయిలు సరైన పద్ధతిలో నుండిలేందీ పరీక్షిస్తాడు. పెద్ద జంక్షనులలో ఎక్కువమంది ఉంటారు. మరో ఎ. టి యక్స్ ఆర్ ఆవ రణ చేరేంతవరకు ఆ బండికి ఏ లోటుపాట్లు జరిగినా బాధ్యుడు అవుతాడు మొదటి నాడు. వీరికి అనేక రకాల గ్రేడులున్నాయి. 80/రు ఆ పైన గూడ ఉంది

కారేజీ అండ్ వాగన్ పిట్టర్:- (C. & W. Fitter) ఇరు సులు రిజేర్లు చేస్తారు. 1-4-0; 1-12-0; 2-4-0; గ్రేడు లున్నాయి. వీరు పెద్ద జంక్షనులందే ఉంటారు. పనులలో తేడాలు లేకపోయినా జీతాలలో తేడాలున్నాయి. ఒకే గ్రేడు 2-4-0 ఉండాలని వీరి డిమాండు.

సి అండ్ డబ్బు పిట్టర్ కూల్చీ:- వీరిని పైవారికి సహాయంగా నిస్తారు. వీరికి 0-12-0; 0-15-0 గ్రేడు లున్నాయి. పై గ్రేడుకు ప్రమోషను లేక దీర్ఘ కాలం అదే గ్రేడులో ఉంచబడతారు. సీనియారిటీబట్టి ప్రమోషన్లు జరుగవు. పరిహార పద్ధతి ఎక్కువ పనిచేస్తుంది అని వీరి నమ్మకం. ట్రాఫిక్ వారివలె వీరిలోనూ చైతన్య మభివృద్ధి చేయాలి.

హీల్ టాపర్లు:- (Wheel Tappers) బండిచక్రాలునుంచి

సిలిలో నున్నదీ లేనిదీ సుత్తితోకొట్టి బాగోగులు కలిపెట్టాడు. చెడిపోతే ఏ టి యక్స్ ఆర్ కి చెప్పి ఆ వాగనును సిక్ చేయించువాడు. అదివెంటనే నిడగొట్టబడి సిక్లైనను పంపబడుతుంది. జీతం 0-15-0 సి. అండ్. డబ్బు. ఫిట్టరుగా ప్రమాదను సొండుటకువీలుంది.

ఆయిలర్:- (Oiler) ఇరుముఖ నూనెతో తడిసిక వేస్తును, నూనెను ఆక్సిల్ బాషు (ప్రతి చక్రానికి ఉండే ఇరుముఖపై)లో వేసి విగించు తారు. అలా రిపాక్ చేసినపుడు లేదీయున్న, స్వేచ్ఛను చేరుస్తూ, చక్రమీద వేస్తారు. దాన్ని బట్టి తిరిగి రి నెలలకు రిపాక్ చేయవలసి ఉంటుందని గ్రహించాలి. ఇలా తారువేయకపోతే ఇరుముఖ వేడెక్కి నిలిగిపోతుంది. జీతం 0-15-0

సి. అండ్ డబ్బు లిఫ్టర్:- (C. & W. Lifter) బండ్లు బాగు చేయవలసి వచ్చినపుడు వీరు చక్రాలను జాకీ, స్టాప్ హోల్లు, దుంగలతో వైకెత్తుతారు. రోజుకు రు0-15-0 జీతం. సిక్కులైనను వీరు ఎక్కువగా ఉంటారు. చిన్న స్టేషనులందుగూడ వీర్ని నియమించుతారు. హీల్ టాపరు, ఫిట్టరుగాను ప్రమాదను దొరుకుతుంది.

కార్రిజి క్లీనర్:- (Carriage Cleaner) పెద్ద జంక్షనులందు బండ్లు బయలుదేరే చోటుల్లో (లైనాలి, గుడివాడ) పెట్రెలు బాగుచేయవలసి ఉంటుంది కాబట్టి వీరుంటారు. రోజుకు 12 గం. పని. జీతం 0-12-0 రోజు జీతమైనా 30 రోజులకూ ఇస్తారు. సంవత్సరంలో వీరికి సెలవనేది లేదు. అందువల్ల ప్లాఫ్ నెక్కువచేసి 8 గం పని వారానికి సెలవు కావాలని డిమాండు చేయాలి.

కార్పెంటరు:- (వడ్రంగి) పెద్ద జంక్షనులందే నియమింపబడ్డారు. తలుపులు, కిటికీలు వగైరా వడ్రంగి పనులు చేస్తారు. వీరికి 1-4-0 జీతం 12 గం పని, సెలవులేదు. 30 రోజులకు జీతమెస్తుంది.

ట్రీమ్మర్:- (Trimmer) వీరుకూ పెద్ద స్టేషనులందే ఉంటారు. 1, 2 తరగతులలోని పరువులు వగైరాలు పట్టుతారు. 1-4-0 శ్రమ.

పెయింటర్:- డెస్టి నేషను బోర్డులు వ్రాస్తారు. 12 గం పని చేయాలి. జీతం 1-4-0. 30 రోజులకు జీతం లభించుతుంది.

సిక్ లైను:- (Sick Line) సీనియర్ ఎ. టి. యక్స్. ఆర్

ఇన్‌ఫర్మేషన్ నుంటాడు. సిక్‌లైపులో చిన్నబిన్న రిజేర్టు బాగుచేయించితిరిగి సర్వీసుకు పంపించుతాడు. కారేబి క్లివర్సుతప్ప మిగతా వైచారంతా ఉంటారు. వీరికి వారాని కొకరోజు సెలవు. 8 గం పనిన్ను. కొందరు అప్ డ్యూటీ (ఉదా: డెజవాడ నుండి మద్రాసుకుపోయేవి) మరొకొందరు డౌన్ డ్యూటీ (వాల్తేరుపోయేవి) బాగుచేస్తుంటారు. అనుమానమున్నపుడు అక్కడే బాగుచేయ ప్రయత్నించటం, సాధ్యంకాకపోతే సిక్ చేయించి లైసుకు తీసి కొని రావటంచేస్తారు. సిక్ అంటే ఎక్కువీ లేవెల్ను అంటించుతారు. అంటే ఆ వాగను మరమ్మత్తుకోసం వేచియుండని ప్రయాణానికి పనికిరాదని తెల్పుట మున్నమాట. సామాన్యంగా ఒక్కొక్కబండిని బాగ్రత్తగా తనిఖీ చేయాలంటే 60 నిమిషాలవ్వా పట్టుతుంది. కాని అధికారులు ఒప్పుకునే కాలం 45 నిమిషాలు పెద్ద జంక్షనులలో తనిఖీ చేస్తుండగానే మరోబండి రావటం, అందులో మిలిటరీ విలే వెంటనేపోయి తనిఖీచేయాలి. ఒకేసారి ఎక్కువ బండ్లు రావటంమూలంగా సరిగా తనిఖీచేయలేకపోతారు. అందువల్ల స్టాఫ్ సెక్యురె చెయ్యాలని డిమాండు. వీరికి 8 గం పని ఉండాలని కోరాలి. సిక్ లైసులోని పనివారు తగిన పనిముట్లు లేవని ఊరుకోక వెంటనే సబ్స్టిట్యూట్ ను కనిపెట్టి వాగను డిటైనుకొనుండా చూడాలి. సరిపోవునన్ని పనిముట్లుండాలని కోరాలి. అలా ట్రాన్స్ఫర్లు విధానానికి తోడ్పడగలుతారు గాన వీరిలో ప్రత్యేకక్రద్ద వహించి ప్రచారం, యూనియన్ చైతన్యం కల్గించాలి. ఎ. టి. యక్స్. ఆర్ అతనిక్రిందివారు దాదాపు నలభరు టేకరు పనికూడ చేస్తారు. ఆపైన రిజేర్టు చేస్తారు. కాని ట్రాఫిక్ లోని వంబరు టేకరుకు 8 గం పన్నెలే వీరికి 12 గం. అందువల్ల వీరిని ఇటువంటి సౌకర్యాలకొకటై విశ్వ పరచాలి.

వాక్యుమ్ డ్రైవరు:-(Vacuum Driver) పెద్ద ప్లేషన్లకే వీరిని నియమిస్తారు. పగలు కొకడు రాత్రుల కొకడు చొ॥ ఇద్దరుంటారు. 1-6-0 జీతం. ప్రతి బండికివాక్యుమ్ ఎక్కిస్తారు. వాక్యుమ్ లేకపోతే బ్రేకులు పడవు.

ఈ పవర్ డిపార్టుమెంటు రోజువారీ జీతపు కార్మికులు 25/రు పైన సంపాదించుచున్నప్పటికీ వీరిని మినియల్సుగానే పరిగణిస్తున్నారు.

గుమాస్తాలు:-(Clerks) వివిధ డిపార్టుమెంటులలోని గుమా

స్థాయి యూనియన్ లో చేరునిమిత్తం ప్రత్యేక శ్రద్ధ వహించాలి. యజమాని నుండి తమ హక్కుల రాబట్టుకోవాలంటే యూనియన్ చే చక్కటి ఆయుధమని గ్రహించినప్పటికీ, వీరు ఆక్రమించిన సాగు, నిర్మ, మతవాద భోగములవల కార్మికునితో కలిసి పనిచేయలేక పోతున్నారు. వీరికి పని ఎక్కడ, స్థానం తప్పదు. అందువల్ల వారానికొక రోజు వెలపున్నా ఆరోజురూప పనిచేస్తేనే గాని పని తెలులదు. ఎక్కువగా కార్మికులు డిస్పాచ్ చేయబడడా ఉంచితే వీరిమార్కు వ్రాస్తాడోనని భయం. అధికార్లు, వర్కర్స్ మధ్య వీరు సలిగి పోతుంటారు. తమ ఇక్కట్లలకు కారకుడు గుమాస్తా యేనని భావించి పీడితే తిట్టుంటారు. ట్రాన్స్ ఫర్ల ప్రమోషన్ లో వర్కర్స్ కొద్దిమంది గుమాస్తాల వల్ల అన్యాయాలు జరుగవచ్చు. అందువల్ల వారు మొత్తంగా క్లర్కులను ద్వేషించటం, యూనియన్ లో సభ్యులైనట్లు చేరితే అనుమానించటం తమ సంఘకర్తలని వంటుపలుస్తుందని గ్రహించలేదు. అంతేగాక వర్కర్స్ అంటే ఇదేకారణాలకు గుమాస్తాలకు ద్వేషం. ఇందువల్ల ఇద్దరికీ తమను వీడించే యజమానినుండి హక్కుల పొందుటకు వికమత్యబలం లేకపోవటం సహజ మైంది. క్లర్కులలో ప్రత్యేక కమిటీల నేర్పాటి సంఘకర్తలైపు నాకర్చించి మీటింగులకు, తర్వాత ఆఫీసులకు చూపునట్లు చేసి వారే వర్కర్స్ యొక్క ఇబ్బందులమీద సరైన మార్గాలు చూపునట్లు చేయాలి. అవిధంగా వర్కర్స్ కు వీరికి సువ్యవస్థాపన కలిగించాలి. తప్పులు చేసే గుమాస్తాను వర్కర్లు సరైన మార్గంలో సంఘక్రేయస్సు కోసం పాటుబడేట్లు చూడాలి.

ప్రభుత్వ యజమాన్యం క్రిందప రైల్వే వచ్చిన పిదప 40/ర లోపు గుమాస్తాలకు 10/ర ఇంక్రిమెంటు ఇస్తామన్నారు. అంటే 25/ర శీత మైతే 35/ర వస్తుంది ఇక. 35/ర ఐతే 40/ర కాత్రమే బోతుంది. ఎలావైతా 40/ర మించని ఇంక్రిమెంటున్న మాట.

V. సిగ్నలింగ్ డిపార్టుమెంటు:- (Signalling Dept.)

ఇది ఇంజనీరింగు డిపార్టుమెంటుకు సంబంధించిన ఉపశాఖ. చీఫ్ ఇంజనీరు సర్వాధికారి. ఇతని క్రింద ఇద్దరు జిల్లా ఇంజనీర్లు, వారి క్రింద అసిస్టెంట్లుంటారు. బ్రాడ్ గేజ్, మీటర్ గేజ్ అని రెండుగా విభజించి జిల్లా అధికారి నియమించారు. పని ఒత్తిడిని పట్టి జిల్లాను 2 సబ్ డివిజనుల క్రింద విభజించుతారు. ఒక్కొక్క సబ్ డివిజనుకు సిగ్నల్ ఇన్ స్పెక్టరుంటాడు. అతని క్రింద

అసిస్టెంటు. వీరి హెడ్ క్వార్టర్స్ కంపెనీ కనుకూలంగా నుండుచోటున పెట్టారు.

చీఫ్ ఇంజనీరు	సిగ్నల్ ఇన్ స్పెక్టరు.
డిప్యూటీ సిగ్నల్ ఇంజనీరు. (ఇద్దరు)	రెవెన్యూ గ్యాంగులు.
అసిస్టెంటు. సి. ఇ. (ఇద్దరు)	సిగ్నల్ ఫిట్టరు.
సిగ్నల్ ఇన్ స్పెక్టరు. ()	బాక్ స్క్రిప్ట్ (నెటు)
అసిస్టెంటు సి. ఇ. (ఇద్దరు)	హామర్ మన్
సిగ్నల్ ఫిట్టరు. (నలుగురు)	బెల్లాప్ బాయ్.
లస్కరు. (10 మంది)	పెయింటరు.
	కూలీలు (లస్కరు)

జిల్లాలు:— వానిలోని భాగాల వివరాలు.

సం	విస్తీర్ణము చ.మై.	వరస	సి. ఇన్ స్పెక్టరు హెడ్ క్వార్టర్స్	అసిస్టెంటు హెడ్ క్వార్టర్స్
1	మద్రాసు	ఆర్మీ గం	రాయపురం	—
2	తిరువత్తూరు	బెజవాడ	చీట్రగుంట	నెలూరు : బెజవాడ
3	గుణవల	వాల్తేరు	రాజమండ్రి	రాజమండ్రి : తులి
4	ఆర్మీ గం	బెంగళూరు	బాలార్ పేట	కాట్వాడి: బారింగ్ పేట.
5	తిరు త్తని	రాయచూర్	గుత్తి	—
6	తాడేపల్లి	గడగ్	గుంటకల్లు.	—
7	మార్బుగోవ	బెంగళూరు.	—	—
8	బెల్గాం.	—	—	—

సిగ్నల్ ఫిట్టరు:— వీరు దాదాపు 30 మైళ్లలోపల నున్న ప్రాంతముందు గల సిగ్నల్స్ బాగుచేస్తుండాల్సి. లస్కరు సహాయమిస్తారు. కొన్ని ప్రాంతాల్లో ఎలిక్ట్రికల్ సిగ్నల్ ఫిట్టరుంటారు. వీరు బ్యాటరీతో

నుండే సిగ్నల్స్ రిపేర్లు చేస్తారు. వీరి జీతం 70/రు. 25 కోజాలకు తప్ప
కుండా బ్యాట్రాకింద చూపాలి. అంటే 4 కోజాలు మాత్రమే ఇంటి వద్ద
ఉండవచ్చు. వీరికి ఇన్నింటలని నియమితవ్వలే. ఎప్పుడు అవసరమైతే
వెంటనే కలుగుతున్నారు. ఫిట్టర్ల జీతం పాతస్కేలు 30/రు నుండి 70/రు వరకు

	కొత్తస్కేలు 51/-	,,	50/-	,,
అస్సెర్లకు	పాతస్కేలు 18/-	,,	26/-	,,
	కొత్తస్కేలు 13/-	,,	21/-	వరకు

రివిన్యూ గ్యాంగులు:— (Revenue gangs) వీరు
సిగ్నల్ ఇన్స్పెక్టరు ఆధిపత్యం క్రిందనుంటారు. గ్యాంగులో 10 మంది
నుండి 20 వరకుంటారు. బ్యాట్రాకోజా జీతంలో 4 వ వంతునిస్తారు. ఆయా
సబ్ డివిజనులలో ఆర్టిజను కూలీలందరూ పనిచేస్తుంటారు. జీతాలు వీరికి
ఇంజనీరింగ్ కూలీలమాదికే.

వెయింటర్స్:— జీతం 21/రు నుండి 1½ చొ 50/రు వరకుంది.

సిగ్నల్స్కు రంగులేయటం పని. కూలీని సహాయమిస్తారు. అందరికీకూడ
ప్యాసులిస్తారు. అందరికీ ఫాటన్ లైను (ఇతరరైల్వే) కు ప్యాసులుంటాయి. 40/రు
పైన సంపాదించే వారికి మాత్రమే ఈ సౌకర్యాలున్నాయి.

ఇబ్బందులు:— వీరికి ట్రాన్స్ఫర్, యం. యస్. యం లో
ఎక్కడకైనా చేయొచ్చు. వీరు యూనియన్ పనిలో అక్టివ్ గా పనిచేస్తే
మరోభాషా ప్రాంతానికి బదిలీ చేస్తారని భయముంది. వీరికిచ్చే బ్యాట్రా
ఏమాత్రం చాలదు. లైనుమీద పోయినపుడు విశ్రాంతి గదులుండవు. అది
వారం సెలవని పేరేగాని, శనివారం రాత్రికి చేరువని తిరిగి ఆదివారంరాత్రికి
లైనుమీదకు బయలు చేరాలి. అంటే పగలు 12 గంటలే విశ్రాంతి. వీరికి
ముద్దుగా గుటుంబ విషయాలైనా చూసుకోవటానికి విశ్రాంతి ఉండదు. వీరికి
డ్యూటీ గంట ఉదయం 7 నుండి 12 వరకు. సాయంత్రం 2 గంట నుండి
5 గంట వరకు. వైటింగ్ రూములలో గాని ప్లాటుఫారం మీదగాని పంట
చేసుకోగూడదని రూలు. సామాన్యంగా విశ్రాంతికై, వంట అవసర పడలేక
ఏ హోటలు భోజనమో చేస్తారు. అందువల్ల బ్యాట్రా చాలదు. అప్పుల
పాలెంతుంటారు. వీరి పిల్లలకు విద్యాసౌకర్యాలేమీ చూసుకో గలుగతారు?.
వీరు తమ మహజర్లు బ్రేక్ ఫాస్ట్ ద్వారా సిగ్నల్ ఇన్స్పెక్టరుకు పంపుతారు.

వర్కర్స్ డ్రెస్ కోవర్స్ సంతకం తీసివంటారు.

వీరికి బడితీలు భాషాప్రాంతాలలోనే జరగాలనీ, స్టాఫ్ ఎమ్మగ్రవ చెయ్యాలనీ, బ్యాటూ చాలిగల ఇన్వాలనీ, వంటవిర్బాట్లు, విశ్రాంతి గదుల నేర్పాటు చెయ్యాలనీ, డిమాండు చెయ్యాలి.

VI ఎలిక్ట్రికల్ డిపార్టుమెంటు (Electrical Dept.)

ఈ డిపార్టుమెంటులో మొత్తం పనిచేసే కార్మికులు 1500 మంది ఉంటారు. మొత్తం రైల్వేను బ్రాడ్ గేజ్, మీటర్ గేజ్ క్రింద విభజించారు. పెంబూరు 2. జి. కి; హుబ్లి యం. జి. కి జిల్లా కార్యాలయాలు. ఒక్కొక్క జిల్లా క్రింద 4 సబ్ డిపార్టుమెంటు లున్నాయి.

1. పవర్ 2. టెలిగ్రాఫ్ 3. ట్రైన్ లైటింగ్ 4. వైర్ లెస్ & వెమెంటు.

చీఫ్ ఎలిక్ట్రికల్ ఇంజనీరు (C. E. E.)

డివిజన్ ఎలిక్ట్రికల్ ఇంజనీరు (D. E. E.)

ఎలిక్ట్రిషియన్ (Electrician)

ఫిటరు (Fitters)

ఫ్యూజుమన్ (Fuseman)

లస్కర్లు (Lascars)

వీరుగాక చీఫ్ టెలిగ్రాఫ్ ఇన్ స్పెక్టరు, ఇంజను మెయింటి నెన్సు నూపర్ వైజరు మొదలైన నూపర్ వైజరీ స్టాఫ్ ఉంది.

పవర్ హౌసు:— (Power House) ఒక్కొక్క పవర్ హౌస్ ఎలిక్ట్రిషియన్ క్రిందనుంటుంది. ఇతనికి 140/రు నుండి 200/రు వరకు జీతం. ఎలిక్ట్రి సిటీని నడపే చేయటంలో భాద్యతగల్గి ఉంటాడు. పెద్దపీఠను లం చేతుపవర్ హౌసులుంటాయి. ఫోన్ కనెక్షన్ గూడ ఉంటుంది. ఈ పవర్ హౌసులకు సామాన్యముగా మునిసిపాలిటీలే పవర్ నడపే చేస్తాయి. లేని యెడల ఇంజనీర్ల ద్వారా కరెంటు జనరేట్ చేస్తారు. దీనికిగాను రోజుజీతాలు

గల ఫిట్టరు, పూస్ మన్, లైన్ మన్, లస్కర్లుంటారు. ఈ ఫిట్టరు చాలా కొద్ది సేపట్లో ఇంజను బాగుచేసేటంత సేర్వర్లులై యుంటారు. ఛీఫ్ టెలిగ్రాఫ్ ఇన్ స్పెక్టరు (సి. టి. ఐ.) దీన్ని నూపర్ వైజ్ చేస్తాడు. చిన్నపవర్ పశాస్ లైట్ ఎలిక్ట్రికల్ ఫిట్టర్స్ దాని బాధ్యులుగా నుంటారు. రబ్బరు సంబంధమైనవి పవరునుండి రక్షించుకునే నిమిత్తం ఉచితంగా నిస్తారు.

టెలిగ్రాఫ్:- ప్రతిసేపడును ఫోనుగాని, టెలిగ్రాఫ్ పరికరంగాని ఉంటుంది. బండ్ల రాకపోకలు, వార్తలు, వీటి మీదే ఆధారపడి యుంటాయి. అందువల్ల ఈ రోజులో వీని ప్రాధాన్యత ఎంతోవుంది. ఇవి లేకపోతే రక్షణ ఏర్పాట్లు వుంటు బడతవి. ఎలిక్ట్రికల్ టెలిగ్రాఫ్ ఇన్ స్పెక్టరు. (ఇ. టి. ఐ.) దీని అధికారి. వీరికి సహాయంగా బ్యాటరీ మన్ (Batettryman) లుంటారు.

వీరిపని బ్యాటరీ సాయంతో వార్తల సంపు నట్లు చేయటం, తీగలు, పోస్టులు బాగుచేయటం, బ్యాటరీలకు చార్జి చేయటం.

వీరికి పనిచేయవలసిన విస్తీర్ణత ఎక్కువ. హెడ్ క్వార్టర్స్ లో నుండే వుడు పని గంటల నియమాలేక, కంట్రోలు అవసరాలకు ఎప్పుడైనా సిద్ధంగా నుండవలసిందే. లైన్ మీద పోయినపుడు వీరికి బ్యాటరీ ఉండదు. కాని వీరే స్టాఫ్ కమిటీ మీటింగు లకుపోతే బ్యాటరీ పొందుతారు. ఇంటర్ మిటెంటు వర్క్ లు వినా వూర్తిగా 12 గంటలూ పనితీరులుతుంది. జీతాలు 18/రు నుండి 30/ వరకు.

ట్రైన్ లైటింగ్:- (Train Lighting) ట్రైక్ లైటింగ్ ఇన్ స్పెక్టరు అధికారి. ఇతని క్రింద చార్జీ మన్, ఎలిక్ట్రిషియన్లు, ఫిట్టరు బ్యాటరీ హండ్లు, లస్కర్లు పనిచేస్తారు. నూపర్ వైజర్ స్టాఫ్ కు జీతాలెక్కువ. కార్మికులకు చాలీచాలని జీతాలున్నాయి. ఫిట్టరు పెట్రెల అడుగున నుండే బ్యాటరీల సరిచేయటం, సెంటర్ ఆఫ్ గ్రావిటీ చూడటం, సంబర్లు తీసుకోవటం చేస్తారు.

పెరంబూరు వర్క్ షాపులో బ్రాడ్ గేజికి 900 పైన ఎలిక్ట్రిషియన్లు బండ్లున్నాయి. సెలవు కనీసం 100 యైనా బాగుచేయాలి. అందువల్ల క్రొత్త వానికి పాత వానికిగలిపి టెంపరరీ స్టాఫ్ నుపయోగిస్తారు. మధ్యమధ్య ఆవుచేసి తిరిగి ఉద్యోగమిస్తూ ఎల్లప్పుడూ పనిఉన్నా వర్క్ సెంటు చేయవండా సర్వీసులో విక్రాంతి చూపిస్తుంటారు. వీరిని వర్క్ సెంటు చేయాలనీ, స్టాఫ్ సెక్యూర చేయాలని డిమాండు.

వేమంటు బ్రిడ్జిలు:- వేమంటు మెషీనులు, బ్రిడ్జిమెషీనులని రెండు రకాలు. మొదటిది ప్రతిసేపచులోనూ ఉంటుంది. వీటిని బాగుచేయటానికి ఫిట్టర్లున్నారు. సహాయంగా లక్కర్లున్నా. ఇలాగే బ్రిడ్జిమెషీనులు జంక్షను స్టేషనులందున్నాయి. ఉదా: గుడివాడ, తెనాలి, సీనివల్ల వాగ్లల్ల అసలు బరువు, వస్తువుల బరువు కనిపెట్టారు. ఇవి విరిగి పోతాయని వీనిమీద ఇంజన పోసియరు.

ఎలిక్ట్రికల్ మాన్యు ఫాక్చరీంగ్ వర్క్సుషాపు:- ఇది పెరం బూరులోఉంది. ఇక్కడ 500 మంది పనిచేస్తుంటారు. లాక్ అండ్ బాక్ పనిముట్లను ఫిట్ చేయటం, టెలిఫోను రిజేరింగ్, కాలింగ్ బెల్లు, కంట్రోల్ ఫోన్లు, టోకెన్ ఇన్ స్ట్రుమెంట్లు తయారుచేస్తారు. యుద్ధకారణంగా ఇతర దేశాలనుండి పనిముట్ల రాకపోయినా, వెలింగ్ వగైరా మెషీన్లతో వాటి బదులు చేసి పనికి ఆటంకం లేకుండా చేస్తున్నారు.

ప్రాడక్టుస్ పాలిసీని అమలుపరుచుటకు ఈడిపార్టు మెంటు వర్క్సుషాప్ కేంద్రాలు ఎంతో ఉపయోగం. అంతేగాక ఒకేచోట ఎక్కువమంది పనిచేయటం గాబట్టి ప్రచారం గూడ బాగాచేయొచ్చు.

అనేక గ్రేడ్లతో చాల రకాలైన పనులు ఈ కార్మికులు నెరవేరుస్తుంటారు. లాలేస్ టర్నింగ్, డ్రిల్లింగ్, ఎంగ్రేవింగ్, మిల్లింగ్, గ్రైండింగ్ వర్క్సు మొదలైనవి ఉన్నాయి. డ్రిల్స్, టర్నర్స్ మొ || రకాల కార్మికులమీద లోహ ఫోర్మర్స్ వలె ఎలిక్ట్రికల్ ఫోర్మర్స్ అధికారి. సహాయంగా ఛార్జ్ మన్లు, ఫిట్టింగ్, మోల్డింగ్, కాబర్స్, బ్లాక్ స్టిత్ కార్పెంటర్లు, పైంటర్లు వివిధ పనుల నెరవేరుస్తుంటారు.

ఇబ్బందులు:- ఈడిపార్టు మెంటుకు సంబంధించిన పనివారు ఆజిలాలో ఎక్కడను బదిలీచేసినా సిద్ధంగా ఉండవలసినదే. వీరికి రిలీఫు కావాలంటే పెరంబూరు నుండి రావలసిందే. నైపులు లేక రిలీఫులేక అత్యవసర పనుల్లో అనేక ఇబ్బందులపాలౌతారు. ఇతర ప్రాంతాల నుండి బాగుచేయుటకు వచ్చేవారికి ఉండ వసతులు లేవు. ప్రత్యేక ప్రయాణసౌకర్యాలు లేవు. తమ వెంటతెచ్చే ఖర్చైన సామాన్లు పగిలితే వారేబాధ్యులౌతారు. ఫిర్ములకు సరిపోయే బ్యాటా ఉండదు. బండిలో ప్రయాణ కాలానికి బ్యాటా ఉండదు. పనికి తగిన స్టాఫ్ ను నియమించటం, రిగంటల పని ఉండాలని వీరికోరికలు.

దిగువ డిపార్టుమెంటులు ఆంధ్రప్రాంతాలకు అందుబాటులో లేనివిగనుక పూర్తివివరాలు ఇవ్వలేక పోతున్నాం. మనకు అందుబాటులో నున్న పరిణామ గూర్చి మాత్రమే వివరాలు వ్రాయుద్దాం. ఇవి మద్రాసు వరకే సంబంధించిన డిపార్టుమెంటులు.

VII ఆడిటింగ్ డిపార్టుమెంటు:-రెవెన్యూ తనిఖీ గూర్చిన డిపార్టుమెంటు. పి.డి.లనుండి, ప్రేక్షననుండి వచ్చే రెవెన్యూ తనిఖీచేయటమే పీకీ పని. అందరూ గుమాస్తాలే. నూపర్ వైజర్ స్టాఫ్ తనిఖీలు చేస్తుంటారు. ఎచ్చు తెచ్చుటి రెవెన్యూన్నీ ఈ డిపార్టుమెంటు ద్వారా బయటపడతాయి.

VIII కమర్షియల్ డిపార్టుమెంటు:-ఇది ట్రాఫిక్కు సంబంధం. టిక్కెట్లు, సామాన్లు, ఎగుమతి దిగుమతులు, సకాలంలో స్థానాలకు అందక చెడిపోయిన వస్తువులు, వేలంవేసే మొదలైన దబ్బు సంబంధాలన్నీ పీకీ చేందిఉన్నాయి. కంపెనీనుండి రాబట్టుకోవలసిన దబ్బును పీకీ బాధ్యులు. అధికారి చీఫ్ కమర్షియల్ మేనేజరు.

IX వర్క్-షాపు డిపార్టుమెంటు:-బ్రాడ్, మీటర్ గేజులకు వేరే ఉంటాయి. ఎరెక్టింగ్, వాగన్, కౌళి, పెయింటింగ్, బాయిలర్ స్పీటి, ఎలిక్ట్రికల్, ఇంజనీరింగ్ మొదలైన షాపులున్నాయి. రైల్వేకు సంబంధించిన పనిముట్లన్నీ పీకీ ద్వారానే పూర్తి చేయబడతాయి. ఒక్కొక్క రకపు షాపుకు దాదాపు వెయ్యిమంది కార్మికులుంటారు. అనేక రకాల కార్మికులు, వివిధగ్రేడులున్నాయి. పెరంబూర్, ఆర్కిఁగం, ముల్లీందు వర్క్-షాపులున్నాయి. ప్రత్యేకంగా పాట్రిని నిర్మించాల్సింది ఈ ప్రదేశాల్లోనే. ఎక్కువమంది ఒకేచోట బాధ్యతాయుత పనులు సేరవేరుస్తుంటారు.

X స్టోర్సు డిపార్టుమెంటు:-రైల్వేకు కావలసిన సామగ్రిఅంతా దీనిద్వారానే అందుతుంది. వీరు పెండర్ల ద్వారా ఆయా సామగ్రినిపొంది ఇతర ప్రేక్షనకు సమైక్యమవుతారు. సర్వాధికారి కంట్రోలర్ ఆఫ్ స్టోర్సు. మిగతావారు గుమాస్తాలు, నూపర్ వైజర్లు.

XI ప్రింటింగ్ డిపార్టుమెంటు:-యం.యస్. యం.ఎస్. ప్రత్యేకంగా ముద్రాక్షరశాలఉంది. దీని అధికారి నూపరింపెండెంటు. మిగతావారు

మామూలు ప్రెస్ లలోని కార్మికులే. అచ్చపనులకు సంబంధించిన పనులన్నీ డివిజ్వారా జరుగుతాయి.

ఈ క్లరికల్ స్టాఫ్ ప ప్రత్యేకంగా న్యూ జనరల్ ఆఫీసరే యూనియన్ బ్రాంచి ఉంది.

XII వార్డ్ లండన్ వార్డు డిపార్టుమెంటు: (Watch & Ward Dept.) ఇది ట్రాఫిక్ నకు అనుబంధంగానున్న శాఖ. కాని క్లెమ్స్ ప సంబంధించిన సి. సి. యం సర్వాధికారి. ఏ ఇబ్బందిని తెలియచేయాలనుకున్నా ప్రాపర్ ఛానలు ద్వారా సి. సి. యం వ్రాసుకోవలసిందే. దీని 4 జిల్లాలక్రింద విభజించారు. ప్రతిజిల్లాకు రైల్వే వార్డ్ అండ్ వార్డు సూపరింటెండెంటుంటాడు (D. S. P) అతనిక్రిందసర్కిలు, సబ్ ఇన్ స్పెక్టరు, సుబేదారు జమేదారు, హవేలారు, సిపాయిఉంటారు. ఈ డిపార్టుమెంటును ఎక్కువట్రాఫిక్ ఉన్న చోట్ల పెన్సిల్ లోనూ. దొంగతనాలు జరుగవుంటా కావలూక్త ఏర్పరచారు. మామూలు పోలీసు డిపార్టుమెంటు లాగానే వ్యవహారాలునడుస్తవి. రాత్రికాపలాకాయు సిపాయిలను తనిఖీజేయటానికి పై ఉద్యోగులేగాక పెట్రోలు హవేలారు ప్రతి 2 X 11 వు వచ్చి బీటు పుస్తకంలో సంతకం చేయాలి. దొంగతనపు కేసులు పట్టుమంటే రివారులు వస్తాయి. దానివల తిర్వాత ప్రమాదమగుడ దొరుకుతుంది. ఇది ప్రత్యేక డిపార్టుమెంటు వినా సానికంగా డి. టి. యస్. (టి) (పి) ల క్రింద నుండి, పై వారికి ఇబ్బందులు తెలియచేసుకోవాలి. ఎక్కువగా మిలిటరీనుండి డిక్వారి చేయబడిన వారికే ఈ ఉద్యోగా లిస్తుంటారు. దుస్తులు వగైరాలుచితం. సిపాయికి 13 రు నుండి 18/ వరకు జీతం. హవేలారు సిపాయి నోటుబుక్కులో నిద్రపోతున్నాడు డ్యూటీలో అని వ్రాస్తే ఎంతో అనురూపయేగాక శిక్షనుపాత్రు డాతాడు. సుబేదారునుండి T20 లు వస్తాయి.

వీరికి ట్రాన్స్ ఫర్లలో చాల అన్యాయాలు జరుగుతాయి. అధికారతో సరిగా లేకపోయినా, రిమార్కు లెక్కువైనా యం యస్ యం రైల్వేలో ఏస్తేపనుకైనా బదిలీచేస్తారు. ప్యాసులు, సెలవులు సామాన్యంగా రావు. వచ్చినా రిలీఫు రావటం కష్టం. ప్రమాదస్థలలో అన్యాయా లుంటాయి. సీనియారిటీబట్టి జరుగవు. పోలీసు డిపార్టుమెంటులాగా వీరికి యూనియన్ చైతన్యంలేదు. సంఘీభావం వీరిలో పెంపొందినవుడేవారికోర్కెలు ఈడేరగలవు.

XIII మెడికల్ డిసార్డుమెంటు:- (Medical Dept.) ఈ

రైల్వేక్రింద పెద హాస్పిటలు మృదానులో ఉండి, వీరికి ఆధికారి ఫిఫ్ మెడికల్ అఫీసరు. (C.M.O) మొత్తం రైల్వేలు 4 జిల్లాలక్రింద విభజించి డి. యం. బి. ల ఆధీనంలో హాస్పిటలులను ఏర్పాటుచేశారు. రైల్వే ఉద్యోగం స్వీకరించేమందు మెడికల్ గా ఫిట్ కావాలి. ఉద్యోగంలో కూడా నిర్ణయించబడిన విధంగా జిల్లా ఆధికారాల ఆనుతుంటే డెడికల్ పరీక్ష కావాలి. అందువల్ల ఉద్యోగం డిస్మిస్స్ మెడికల్ అఫీసరు చేతులో ఉంది. రోగులకు చికిత్స చేయుటకు కాంపౌండ్లు, డ్రెస్సింగ్, నర్సులు, నర్జులు, వార్డు బాయ్ లుంటారు. మామూలు హాస్పిటలు సౌకర్యాలే ఇవ్వుటూ. మందు తీసేత కాలమున్నూ రోగులకు ఉచితవ్యాసు లిస్తారు.

మధ్య మధ్య స్టేషన్లు అసిస్టెంటు సర్జనులున్నారు. ఎక్కవపని వారుండే బిట్రగుంట, రాజమండ్రి లాంటిచోట సీనియర్ సర్జను ఉంటాడు. ఇచ్చట మందు లివ్వటమేగాని ప్రత్యేక హాస్పిటలు సౌకర్యాలు ఉండవు.

ఎక్కువ రైల్వే క్వార్టర్లున్నచోట క్లానిబర్ డిపార్టుమెంటు ఉంది. క్లానిబర్ ఇన్ స్పెక్టరుక్రింద స్వీప్స్ హాస్పిటలు శుద్ధతకై నియమింపబడ్డాయి.

తగినంత స్టాఫ్ లో వైద్య సౌకర్యాలు చేయాలనీ, పనివారలకు తగినంతమంది డ్రెస్సింగ్, కాంపౌండ్లుండాలనీ, మంచి మందులతో చికిత్సలుండాలనీ, ఈ డాక్టర్లకు స్వంత ప్రాక్టీసు లుండరాదనీ, వటుబాలకు తగు వైద్య సౌకర్య ముండాలనీ, డ్రైలకు తేజీ డాక్టరును నియమించాలనీ, రోగులకు చాలినన్ని బెడ్స్ ఉండాలనీ కార్గపను డిమాండు చేయాలి.

మెడికల్ రూల్సు:- పనివారందరికీ వైద్యపరీక్ష లుంటాయని తెలుసుకున్నాం. కాని కఠినమైన పరీక్షలు పెట్టి వారిని ఉద్యోగంలోనుండి ఆసర్లుగా చేయటం అన్యాయం. పూర్వం అమలుపరిచిన లేలిక పరీక్షలను తిరిగి ఆచరణలో పెట్టాలని కోరాలి. రన్నింగ్ స్టాఫ్ ట్రానిక్ మెద లేన కొందరికి ఆ యా పరీక్షలు అవసరమైనా, కాలి బాయ్, బాప్స్ బాయ్, డ్రైవర్లు, పిల్ క్లీనర్లు A, A1, గ్రూపు కఠినమైనదని చెప్పక తప్పదు. గ్యాంగు కూలీలకు గూడా ఇంతే. కారకంగా బలవంతులైనప్పటికి సూక్ష్మమైన కఠిన పరీక్షలవల్ల విద్యావిహీనులైన వీరు నిరుద్యోగులుగా చేయబడుతున్నారు.

వివిధకాల కార్మికులు ఈ దిగువ తెలియజేసిన విధంగా పరీక్షల్లో
నెగ్గాలి;-

డిపార్టుమెంటు	పనివారు	పరీక్షకాలమైన గ్రూపు
ఇంజనీరింగ్	గ్యాంగు మెన్, శేట్ మెన్ ట్రాలీ మెన్	A, A 3
ట్రాఫిక్	ఆరిజనలు - కూలీలు యస్. యం, ఏయస్ యం. జూని యరు కర్కర్; పాయింట్ మెన్ రిలీవర్, స్టేషను, ట్రైన్ కర్కర్, పోర్టర్, శేట్ మెన్, సిగ్నలర్, టి.సి బుకింగ్ కర్కర్	B, B 2 A, A 1 A, A 2 A, A 3
పవర్	రన్నింగ్ స్టాఫ్ షిడ్ స్టాఫ్	A, A 1 B, B 2
టి.యక్స్ ఆర్	కోల్ కూలీ, సిండర్ పీకర్ ఎ టి యక్స్ ఆర్, హీల్ టాపరు ఆఫీసు కర్కర్ కుప్ప సి & డబ్ల్యు పీటర్, కూలీ, కాశీ క్లీనర్, పి. ఇ. డ్రైవర్	C, C 1 A, A 3 C C 1 C C 2 B, B 2

సహజంగా ఉద్యోగంలో ప్రవేశించే ముందు వీరిని A, A 1 గ్రూపులోనే
పరీక్షించుతారు. అందులో నెగ్గకపోతే ఉద్యోగమివ్వరు. అదివరకు కొంత
కాలంరైల్వే ఉద్యోగం చేసినవారైతే జిల్లా ఆధికారి ఇష్టమీద, తక్కువ గ్రూ-
పులో ఫిట్ ఐతే తగిన ఉద్యోగమిస్తారు. అందువల్ల కార్మికులు ఈ కఠిన పరీక్ష
లను తగ్గించాలని, సర్వీసులోనుండి అన్ ఫిట్ ఐనవారికి తిరిగి అతడు చేయగల
ఉద్యోగమునకు తగిన తక్కువ గ్రూపులో ఫిట్ కాగానే ఇవ్వాలని కోరాలి.

ప్రమోషన్లు : లంచగొండితనం:- వివిధరకాలైన డిపార్టు-
మెంటుల్లో అధికారులు ప్రమోషన్ విషయంలో అనేకపద్ధతులు అవలంబిస్తు
న్నారు. కొందరిని జీతాలబట్టి, మరికొందరిని విద్యా నైపుణ్యాలబట్టి, ఇంకొక-
రికి పరీక్షలు పెట్టి, నీనియారిటీని బట్టి కొందరిని, బహుమతులవల్ల కొంద

రిని ప్రమోషను చేస్తుంటారు. సీనియర విషయంలో ఆసేకసామలు చెప్పి జూనియర్ల ప్రమోషను చేస్తారు. ఎంతోకాలంనుండి ఒకేపనిలో ముగ్గుపోయి జీవితంలో మార్పులేకుండా ఒకవర్గక్రింద అలా ఆణచియుంచటం అన్యాయం. తనపనిలో సంవత్సరాల తరబడిగా పనిచేయుచుండుటవల ఆంధ్రలో నిపుణత్వం సంపాదించి యుంటాడు. కాబట్టి అదేపనిలో నర్వయ సీనియారిటీ బట్టి ప్రమోషను ఇవ్వటం న్యాయం. ఇంతేగాక ఇతర పనుల్లో తాత్కాలికంగా పనిచేసి పనిలో నిపుణతను చూపించినా ఆఖాశీలను ప్రమోషను వచ్చేసరికి ఆతనికి ఏదో సామచెప్పి నిరాకరిస్తారు. ఉదా: ఫిట్టరుకూటి ఫిట్టరు పనిని ఎంతోకాలంనుండి పనిచేస్తుంటాడు. అతని పనిలో ఎక్కిలోటులేకుండా పూర్తిచేస్తుంటాడు. కాని ప్రమోషను వచ్చేసరికి ఏదోపదేక్ష పెట్టటం వాళ్ళు తప్పటం జరుగుతుంది. ఆనుభవం నిలువదు. తాత్కాలికపదేక్ష అతని అభివృద్ధికి అటంకంగా ఉండటం సీనియారిటీ పోవటం సంభవిస్తుంది.

చైతన్యం పోరాటశక్తి లేనపుడు తమ చిన్ని చిన్ని తాత్కాలిక పనులు నెరవేరే నిమిత్తం వర్కర్లు, గుమాస్తాలకు, అధికారులకు లంచా లివ్వడమనే అలవాటు మొదలెట్టారు. ఈ లంచగొండితనాన్ని నిర్మూలించు నిమిత్తం ఆ యా సమస్యలమీద వర్కర్లను సమీకరించి ఆందోళన పజిచి, బలాన్ని పెంపొందించుకుని, విద్యుతద్వారా వానిని సాధించుకునేట్లు చేయాలి. అప్పుడే లంచగొండితనం నిర్మూలించ బడుతుంది. ఈ సమిష్టి పోరాట శక్తిని వాటికి తెలుపలేకపోతే తమలాభాలకేగదా అని లంచాలిస్తుంటారు. ఇంతే గాక పీని విషయంలో మనం ముఖావంగా ఉండటంవల్ల వర్కర్లయొక్క పోరాట శక్తిని మధ్యపజచడమాతుంది. ఏ కొద్దిమంది గుమాస్తాలో తీసివేసే మంచితనం మూలంగా వర్కర్లకు, గుమాస్తాలకు మధ్యద్వేషం ప్రబలి దేశరక్షణకోసం పూర్తి విద్యుతను నెలకొల్పుకొనవలసిన పరిస్థితిని మరచిపోతారు. యజమానులు ఈ బలహీనతను గుర్తించి ఎలా దోపిడీచేస్తున్నారో చూపగలిగినపుడు ఈ దురలవాట్లు మానుకోగలరు.

అధికారులు : వెట్టిచాకిరీలు:- కొన్ని రకాల డిపార్టు మెంటుల నూపర్ వైజ్ డిస్ట్రాపుకు వాటిక్రింద పనిచేసే వర్కర్లు వెట్టిచాకిరీలు చేయటం పరిపాటి. వర్కర్లు అధికారి అంటే భయంవల్ల నెలతేసేమి, వారిప్రేమకు పాత్రులై స్వలాభాకేక్ష గలియుండుటవల్ల నెలతేసేమి ఇలా స్వంత

పనులు చేయుటకు ముందుగానే తయారౌతారు.

ఇంగువల అతనుచేయవలసిన పనికుంటు బడటమేగాక, అపనికి ఇతర వర్కయ్య బాధ్యులౌతారు. ఆ వర్కయ్య మొత్తంపనిని తప్పక పనివారితో చేయలేక పనిని ఎలాగో పూర్తిచేస్తారు. ఆపనులలో లోటు ఉండటం అవిధంగా దేశక్షణ ఏర్పాటు బలహీన పడుచుం జరుగుతుంటుంది. కొందరు ఇలా ఎప్పుడైతే అధికారి చేయవలసిన పాత్రుడు గావటానికి పనుల సెగగొట్టి వెట్టి చాకిలీలు చేస్తుంటాడో ఇతర వర్కయ్య అతనికి ద్వేషం ఈర్ష్యలు పెరుగుతాయి. వికలుత్వం నాశనమౌతుంది.

అందువల్ల మనం ఆ యా పనులుచేయు కార్మికులు ఇలా అధికారుల స్వంత పనులు చేయుటకు పోవటంవల్ల దేశరక్షణకు ఎలాభంగం చేస్తున్నారో, రక్షణకుంటుపడటంవల్ల శత్రువు దేశాన్ని జయించటం ఎంత సులభకారో, తద్వారా కార్మికులయొక్కక్షేమానికే ఆపాయంఎలా తెచ్చుపన్నవారౌతున్నారో తెలియ చెప్పాలి. తమపనుల సెరవేర్చడమంటే శత్రువునుండి దేశాన్ని కాపాడటమని చెప్పాలి. ఇంతేగాక పెద్ద అధికారి ఆ పనికి తనిఖీకి వచ్చి నపుడు వర్కయ్య ఆచ్చట లేకపోయినా, పనిలో లోపమున్నా అనుభవించేది కార్మికుడుగాని తన పై అధికారికాడని తెలియచేస్తే తేలికగా తెలుసుకో గలుగతాడు. ఆ విధంగా తన ఉద్యోగానికి గూడ ఎలాభంగకరమో చెప్పి నపుడు వర్కయ్య తప్పక మానగలడు. స్వంతపనులు చేయించుకోవటానికి అధికారులు అనుసరించే జాలుంను విక్రయకంఠంతో ఎదిరించునట్లు చేయాలి. ఇంజనీరింగ్ ట్రాఫిక్ వర్కయ్యలో ఈ దురలవాటు ఎక్కువగా నుంటుంది.

ఫాక్టరీ ఆఫీసు:—ఈ చట్టము మెషిన్ పవరుగల లోకోమోటివ్ పర్కసావులకు వర్తిస్తుంది. దీనిప్రకారం 8 గం పని. వారానికొకరోజు సెలవు. రైల్వేలో లోకోమోటివ్ జీతము 26 రోజులకు మాత్రమే. మిగతా 4 దినాలకు ఇవ్వకుండా తప్పకునేని మితం రోజు జీతాలు పెట్టారు. చిన్న మెషిన్లకు ఈ అట్ట వర్తించను కాబట్టి 12 గంటల పనిచేయించుకుంటారు. అంటే వీన్ని ఇంటర్ మిటెంటు వర్కయ్య క్రిందపరిగణిస్తారు. ఈ చట్టము ప్రకారం అనుభవించవలసిన సదుపాయాలను వర్కయ్య ఉపయోగించుకొనేట్లు చేయాలి. ఫాక్టరీ ఆఫీసు క్రిందవచ్చే ఏ ఇబ్బందులనైనా ఫాక్టరీ ఇన్స్పెక్టరుకు తెలియచేస్తుండాల్సి.

ఆల్ కన్ సరన్డ్ వైర్:—(All concerned wire)

రైల్వేపనివారు డ్యూటీచేసేపుడు దెబ్బలు తగిలితే వెంటనే మాస్టరువారా ఈ వైర్ అన్ని రైల్వే ట్రాక్సులకు ఆదేశమివ్వాలి. ఇవ్వవలసిన సమాచారములను వీలులేదు. అందువల్ల వర్క్మన్ ఈ వైర్ తో రైల్వేనుండి దెబ్బనుగాని, మరేసౌకర్యంగాని పొందుటకు ఈ వైర్ నామీగా నుంటుంది. రియమించిన పని గంటలలో దెబ్బతగిలితేనే కంపెనీనేమనుకు ఆదేశమివ్వాలి. అది రుజువుచేసిపనే సాక్ష్యంగానే ఆవసరమైతే ఉండాలి. పీర్స్ & హోజుల వరకు నిండు జీతం, దెబ్బనయ్యుమయ్యెంత వరకు ఆర్డరు ఇస్తారు. మాస్టరులు పి. పి. (ప్రివిలేజ్ టికెట్) ఇచ్చి పంపుతారు. ఇలా వైర్ చేసే బాధ్యత వర్క్మన్ ప్రెసున్న అధికారి (Immediat Superior) యందుండి. అలా వైర్ చేయకపోతే వర్క్మన్ స్వయంగా నేరే మరొకచోట చేయుచు. ఎలానైనా తర్వాత విచారణ జరుపుతారు.

పని గంటల నిర్ణయం:—(Hours of Employment

Regulations) ఫాక్టర్ ఆఫ్ క్రిడెన్షియాలి పనివారల రెండు విధాలుగా విభజించారు. ఇంటర్ మిటెంటు & కంటిన్యూ యస్ అని. కంటిన్యూ యస్ వర్క్మన్ వారానికి 48 గంటల పనిచేస్తారు. కొన్నిచోట్ల టి. సి; సెక్షను కంట్రోల్లర్ 56 గంటల చేస్తారు. ఇంటర్ మిటెంటు వర్క్మన్ మధ్య సుద్య అంటే ప్రతి 2 గంటలకు 1 గంట విశ్రాంతి గలిగి 12 గంటలు పనిచేసే వారు. వీరు వారానికి 84 గంటల చేయాలి. 12 గంటలు వేరే ఐనా డ్యూటీలో నుండేది 8 గంటలు టైముంది. సెలవు సౌకర్యం వీరికిలేదు. ఇంజనీరింగ్ లో గ్రేడ్ మేజర్ 15 రోజుల కొకతూరి సెల వనుభవిస్తాడు. ట్రాఫిక్ లో వారికి సెలవు లేదు. ఇంజనీరింగ్ వారు 8 గంటల వారానికి 48 గంటలు, ట్రాఫిక్ వారు 8 గంటలు లెక్కి కట్టుమంటే వారానికి 56 గంటలు చేస్తున్నారు. పని తేలికయని ఈ సౌకర్యాలు తీసివేశారు. అన్ని డిపార్టుమెంటులలోని ఎగ్జిక్యూటివ్ ఇంటర్ మిటెంటు వర్క్మన్ సెలవు 5 దినాలు సెలవివ్వాలని డిమాండు. ఎగ్జిక్యూటివ్ ఇంటర్ మిటెంటు వర్క్మన్ వాచ్ మేజర్, పాయింట్ మేజర్ మొ|| ట్రాఫిక్ వర్క్మన్. వీరు ఓవర్ టైము మీద వారై తప్పుక 12 గంటల చేయవలసిన వారైనా మాట. బెజవాడ బాండ్ స్టేషన్ లో ఇంటర్ మిటెంటు వర్క్మన్ పాయింట్ మేజర్ నలభై గంటల పని. ట్రాఫిక్ ఎగ్జిక్యూటివ్

పలు ఈ ఏర్పాట్లు చేశారు. మిగిలిన వాటికి గూడ ఇలానే రిగంటల పని నిర్ణయించాలని డిమాండు.

పనివారల నష్టపరిహార చట్టం:—(Workmen Compensation Act) గాయాన్ని బట్టి హాదానుబట్టి పరిహార మివ్వబడుతుంది. పని చేసేపుడు గాయం తగిలితేనే దీనికర్హుడౌతాడు. అదిగూడ వెంటనే టిపోర్ట్ చేసికొండి సాక్ష్యబలం మీద ఆధారపడుతుంది. అందువల్ల ఎటువంటి మోసం జరుగకుండా చూడాలంటే అటువంటి సమయాల్లో మనం నిలబడి సరియైన సాక్ష్యబలం, టిపోర్ట్ చేయించుకుంటుంటే చూడవలసి ఉంటుంది. ఈ కంపెనీ సేషన్ కోర్టు మోదట సి. సి. యంప ప్రావర్చానల్ ద్వారాను, ముందుగా ఒక కాపీని పంపాలి. అతడు లేబరుకమిషనరు వద్ద డిపాజిట్ చేస్తాడు. అతని నుండి జిల్లాకలెక్టరు ద్వారా టెవెన్యూ ఇన్ స్పెక్టరుకు వస్తుంది. వార నులు వర్గెరాలను మనం చెప్పినవీదట రెవెన్యూ ఇన్ స్పెక్టరు రికమెండు చేయాలి. సీరాన్సి కొనుక్కుంటామని తగు నమ్మకాలు కల్పించితే ఒకేసారిగను లేక నెలల వారీగనూ ఆ మొత్తాన్ని ట్రైబ్యునల్ నుండి చెల్లిస్తారు.

పనిలో ఒక వర్కరు దెబ్బతగిలి చనిపోతే పెద్దవానికి నెలకు 300/రు జీతం దాటకుండా ఉంటే 30 నెలల జీతమో లేక 2500/రు రొబ్బిమో ఏది తక్కువైతే అది శాంక్ష్కను చేస్తారు. మైనరైతే 200/రు ఇస్తారు. శాశ్వతంగా ఒక అంగం పోతే (Permanent Disablement) పెద్దవానికి 42. నెలల జీతం లేక 3500/రు ఏదితక్కువైతే అది. మైనరైతే 84 నెలల జీతం లేక 3500/రు ఏదితక్కువైతే అది శాంక్ష్కను చేస్తారు.

శాశ్వతంగా ఒక భాగానికి దెబ్బతగిలితే (Permanent Partial Disablement) ఆ ప్రత్యేక భాగం పోవటంవల్ల జీవితములో ఎంతసంపాదన పోగొట్టుకున్నాడో దానిప్రకారం % చొప్పున ఇస్తారు. అదేప్రమాదంలో ఎక్కువ గాయాలుతగిలితే దాని ప్రకారం పై చెప్పిన వానిని మించని మొత్తం ఇస్తారు.

తాత్కాలిక నష్టంబట్టి 10 రోజులు దాటింతర్వాత 16 వ దినం నుండి నగంజీతం చొప్పున పెద్దవాడైతే 15/- కాని, జీతంలో 4 వ వంతు, మైనరైతే 1 వ వంతునా లేక 15/- మించకుండాను ఇస్తారు. ఈ దిగువ రెఫ్ఫుల ప్రకారం % రెఫ్ఫు కట్టారు.

సంఖ్య	దెబ్బతగిలిన భాగాలు	పోగొట్టుకున్న సంపాదన శక్తిలో భాగం
1.	మడి మంచేయి పై భాగం పోయిన	70 %
2.	ఎడమ " "	60 %
3.	మడిమంచేయి విగువభాగం పోతే	50 %
4.	మోకాలు పై భాగం వరకు పోతే	60 %
5.	ఎడమచేయి మోచేతికిందభాగం పోతే	50 %
6.	మోకాలుకింద కాలుపోతే	50 %
7.	కాళ్ళతండా చెముడువస్తే	50 %
8.	ఒక కన్ను పోతే	30 %
9.	బొటనవ్రేలు పోతే	25 %
10.	ఒక పాదం వ్రేళ్ళన్నీ పోతే	20 %
11.	బొటనవ్రేలి కనుపుపోతే	10 %
12.	చూపుడువ్రేలుపోతే	10 %
13.	కాలు పెద్దవ్రేలు పోయిన	10 %
14.	చూపుడు వ్రేలు గాక మరేదైనా పోతే	5 %

ఈ పై ఏర్పాట్లవల్ల అనేక సమయాల్లో చాలానష్టం వాటిలుతోంది. కంపెన్ నేషన్ క్లెయిమ్ చేసే అవకాశముండటంలేదు. ఉదాహరణకు రాఖు పాకింగ్ చేసేపుడు రాయితగిలి కన్ను పోతే అతనికి 30% ఇస్తారు. అంటే

$$\text{జీతం } \frac{20 \times 30 \times 42}{100} = 252/\text{ర వస్తుంది. (42 నెలలు) కాని తిరిగి అతన్ని}$$

ఉద్యోగంలో పెట్టుకోరు. పనికి రావంటారు. లేక ఖాళీలు లేవంటారు అందువల్ల ఆ డబ్బుతో జీవితం గడుస్తుందా? అందువల్ల ఉద్యోగం తగింటే వెంటనే ఇవ్వటమోలేక పరిహారం ఎక్కువ చేయటమో జరగాలనికొన్ని కుల డిమాండు. వ్రేళ్ళ తరుడు పోగొట్టుకునే కష్టింగ్ పార్టర్స్ గతి మరీ అన్యాయం. ఉదా.

$$\frac{16 \times 5 \times 42}{100} = 42/\text{ర మాత్రమే కాంక్ష నవుతుంది. అందుకని}$$

క్లెయిమ్ చేస్తే ఉద్యోగం పోతుంది. చేయవండాఉన్నా ఆన్ ఫిట్ చేస్తారు. కాబట్టి ఇటువంటి లోపాల సరిదిద్దాలని వీరి కోరిక. ఎప్పుడైనా ఈ డబ్బు

యజమాని ఒప్పుకొని కమిషనరుకు చెల్లించితేనే వర్కరుకు అందుతుంది. ఆలాగైతే వహిస్తే తప్పు సామాన్యంగా రుజువగునట్లుంటే రైల్వేవారు వెంటనే కమిషనరువద్ద దివాజీలు చేస్తారు. క్రింది ఊర్జ్యగుల నుండి రికమెండేషన్లు, అపాయకుల జరిగిన వివరము సరిగా నుండాలి.

జీతాల బట్టాడా చట్టం (Payment of Wages Act)

ఈ చట్టం ప్రకారం 7 వ తాత్కాలిక పరిణామాల ఇచ్చివేయాలి. పూర్వం నెలవెన 20 రోజులకోగాని ఇచ్చేవారు కారు. కాని రాకపోకల ఇబ్బందులవల్ల రైల్వేడిపార్టుమెంటు కార్మికులకు 10 వ తేదీవరకూ జీతాలు ఇస్తుంటారు. ఒక్క రన్నింగ్ స్టాఫ్ మాత్రం 21, 22 తేదీలలో చెల్లిస్తారు. ఈ జీతాలు పని గంటలకాలంలోనే ఇవ్వాలని నిబంధన. కాని రాకపోకల ఒత్తిడివల్ల జీతాలబండి (పెన్సియన్) రాత్రికి ఆగవలసిన స్టేషనుకు చేరేసరికి తెల్లవారు ఝాము 2, 3 గంటలొకటి ఉదా! కృష్ణాకనాల్. అందువల్ల పగలలా పనిచేసియున్న కార్మికులు రాత్రిళ్ళు గూడ నిద్రలేక వేచియుండాల్సి వస్తోంది. అంతేగాక దగ్గరపల్లెలకు పోవాల్సిన వీరు డబ్బు దగ్గరపెట్టుకొని పోవటం ఆ ఆర్థికాధికారి సమయాల్లో ప్రమాదకరమే. మరికొంతరిగి ఉదయం 8 గంటల ద్యూటీకి అందుకోవాలి. అందువల్ల ఇటువంటి ఇబ్బందులు లేకుండా చేయాలంటే చీకటిపడినచోట ఆపివేసి ఉదయమే బయలుదేరటం మంచిది. లేక సరైనకాలానికి వచ్చు ఏర్పాటులైనా చేయాలి. ఒకవేళ ఆ రోజున వర్కరు జబ్బువల్లగాని అత్యవసరపని ఉండి రాతేకపోతే ఎవరోపేరైనా పె ఆధికారి (Pay authority) వ్రాసిఇస్తే వ్రాయించుకున్నవాడుఅదిచూపించి డబ్బును తీసికొనవచ్చు. లేక అలాచేయకపోతే జీతం తిరిగి మద్రాసునుండి 15 రోజుల్లో చెక్ ద్వారా వస్తుంది. దాన్ని బుకింగ్ ఆఫీసులో ఇస్తే డబ్బు చెల్లిస్తారు. ఆలా రాకపోతే జీతంకోసం నేరుగా ఛీఫ్ ఆధికారికి, జిల్లా ఆధికారులకు వ్రాస్తే వెంటనే పంపుతారు. జీతం రాదనే భయం ఏ పరిస్థితులలోను వర్కరునుండవల్సివచ్చేదు. వర్కర్ల తెలివితేటలు తెలిసినవారు గనక జీతాలలో కొంత కాజేయప్రయత్నించవచ్చు అలా అనుమానమున్న పరిస్థితుల్లో పెషీట్ తీసికొని దేనిక్రింద ఎంత వచ్చిందో వ్రాసుకోవచ్చు. లేక వివరాలు తెలుపవలసిందిగా ఛీఫ్ ఆధికారికి వ్రాయవచ్చు. ఓవర్ టైం చేసిన దానికి దగ్గరుండి హాజరుపట్టిలో మార్కు చేయించుకుంటే ఉపయోగ ముంటుంది.

ప్రావిడెంటుఫండు:- (Provident fund) ఈ సౌకర్యం పూర్వం అనేక చిక్కులతో నుండేది. కానీ నిత్య యూనియన్ అండ్ సోషల్ ఫలితంగా 10 సం॥ సర్వీసుగలి పర్సనెంటు చేయుచేసి ప్రతి రైల్వే పనివానికి ఈ సౌకర్యం విస్తరింపచేసారు. నెల జీతంలో 12 వ వంతు ప్రతి నెల మినహాయించుకుంటారు. ఈ డబ్బును ఇంకా అంత బోనస్ కుకొంద కలుపుతారు. ఈ రెంటి మొత్తానికి కాంపౌండ్ నిడ్డి 4% చొ॥ ఇస్తారు.

దీనిలోనూ ఇంకా కొన్ని అసౌకర్యాలున్నాయి. కంపెనీ యాల్స్ ప్రకారం 5 వ సం॥లు రాగానే పనినుండి దిగిపోతాడు. మొదట టెంపరరీగా 5, 6 సం॥ చేసి, తర్వాత 10 సం॥ పనిచేస్తేనే ప్రావిడెంటుఫండు వసతి కల్పింపబడుతుంది. అంటే అతనికి అర్హ డివైడెండ్, 35 సం॥ కనిసం వయస్సుంటుంది. అందువల్ల పర్సనెంటుచేసి సంవత్సరంనుండి ఈ వసతి కల్పించాలని వీరి డిమాండు. 10 సం॥ కంటిన్యూయింగ్ సర్వీసుండి 15/ప జీతంలోకి రోజువ 0-3-4 జీతంగాని పొందువారు దీనికి అర్హత తారు. ఈ మార్పు జనరల్ మేనేజరు సర్క్యులరు E 963 III ఏప్రిల్ 43 వ ఆమలునం దుంచాడు. సంవత్సరం దాటగానే ప్యాసులను అర్హులైనట్లుగానే దీనికి అర్హతం దాలని డిమాండు. అగ్రిమెంటు ఫారంలో ఈ ఫండును ఎవరి పేరైనా ఉదహరించవచ్చు. తనూ, మొదటగా వ్రాసినవారూ చనిపోలే, మూడవవారి పేరుగూడ అవుడే ఉదహరించవచ్చు. ఎవరు బ్రతిగంటే వారికి వరుస ప్రకార మిస్తారు. వీలే హక్కుదారులు. జీతాల బట్టాదారులు ప్రకారం ఇలా పట్టుకున్న డబ్బును రిటైరైన వారం రోజుల్లో చెల్లించాలి. మిగతా బోనసు, వడ్డీ 6 నెలలలోపల ఇవ్వాలి. వర్కరు జీతం నష్టంమీద నాగాపడితే ప్రావిడెంటుఫండు ఆనెలజీతం బట్టే మినహాయించుకుంటారు. అందువల్ల నాగాలు, సిక్ చేసేవారికి బోనసు, ప్రావిడెంటుఫండు తగ్గుతుంది.

ప్రావిడెంటుఫండు లెఖ్ఫుంటే పద్ధతి:- రన్నింగ్ ట్రాఫ్ ఫు ఓవర్ టెంమీద ప్రావిడెంటుఫండు వసతికి ఈ క్రిందివిధంగా కట్టారు. ఒక డ్రైవరు 308 గంటలు పనిచేశాడనుకుందాం, అప్పుడు చేసిన ఓవర్ టైం 308-208=100 గంటలు ఈ 100 గంటలను 75% చొ॥ ప్రావిడెంటుఫండు వసతి ఉంటుంది. 100 గంటలను రోజుల్లో మార్చితే $\frac{100}{8} = 12\frac{1}{2}$ రోజులు. అప్పుడు ప్రావిడెంటు

ఫండు $\frac{\text{జీతం} \times 12\frac{1}{2}}{26} = \text{రూ. ఆపుడు మొత్తం జీతంలో } \frac{1}{12} \text{ వంతు} +$

ఓవర్ టైం వచ్చినది. తెలికగా చెప్పాలంటే డ్రైవరుకు జీతం 96/రు ఆనుకుంటే ప్రావిడెంటుఫండు $\frac{1}{12}$ వంతు=8/రు ఓవర్ టైంక్రింద 48/రు వస్తే ప్రావిడెంటుఫండు $\frac{3}{4}$ వంతు వుంటుంది. అంటే 36/రూ.కే నన్నమాట. దీనిలో 12 వ వంతు $\frac{1}{2}$ రు ఇప్పుడు మొత్తం ప్రావిడెంటుఫండు 8 + 3=11రు

స్టాఫ్ బెనిఫిట్ ఫండు:- (Staff Benefit fund) విద్యా
సౌకర్యం నిమిత్తం, మెడికల్ రిలీఫ్ నిమిత్తం రెండుగా పూర్వం ఈ ఫండు నుపయోగించేవారు. ఈ ఫండుకు ఇంక్రిమెంటులు ఆపుచేయటంవలన, క్లెయిమ్ మొదలైన రూపాలలోను డబ్బు వస్తుంది. దీనికి ఒక కమిటీ, చైర్మన్లు ఉన్నారు. మూడు నెలల కొకపర్యాయం సమావేశమై వచ్చిన మహజర్ల చర్చించి పంచిపెట్టారు. ఒక వర్క్యూరు జబ్బుపడి నెలకొనాలన్న రైల్వే హాస్పిటల్ లో ఇంక్రిమెంటుగాగాని డౌట్ షేషంటుగాగాని మందులీంటే, ఆకాలానికి ఆతనికి ఆయన ఖర్చులను కమిటీ ఈ చైర్మన్ కి తెలియచేయాలి. వారు ఆ నెలలో వచ్చిన దరఖాస్తులనుబట్టి పంచిపెట్టారు దీనికొక ప్రత్యేక ఫారముంటుంది. అది ఆ యా డిపార్టుమెంటు అధికారులు కావలసిన వారికి ఇస్తారు. దానిలోని కాలముల పూర్తి చేసి తనపై అధికారికి 0-2-6 బిల్లులతో పాటు ఇవ్వాలి. వారు రికమెండు చేసి చైర్మన్ కు పంపుతారు. ఇంట్లు కాలిపోయినా వుంటుంటా జబ్బు పడి అప్పులపాలైనా ఈ ఫండు ద్వారా కొంత పరిహారమిస్తారు. వర్క్యూరు అందరికీ ఈ సౌకర్యాల గూర్చి తెలియ. అందువల్ల జబ్బుపడ్డప్పుడు రైల్వే డాక్టరు సర్టిఫికేట్ ఉంటే ఈ ఫండు కర్పడతాడని తెలియచేయాలి. ఉన్న హాస్పిటల్ సౌకర్యాలనయినా ఉపయోగించుటకు నేట్లు చూడాలి. ఈ ఫారాలు పూర్తిచేసేప్పుడు తగు బాగ్రత్తలు పహించాలి. ఇంటి ఆలవెన్సుల క్రింద 10/0 చొ॥ ఇస్తారు కాబట్టి దీన్ని జీతంలో కలిపి వేయాలి. ప్రావిడెంటు ఫండు సౌకర్యముంటే అదీ నింత పట్టుకుంటున్నది వేయాలి. ఈ ఫండు సౌకర్యమును రద్దు చేయకుండా వర్క్యూరు ఆందోళన చేస్తుండాలి. ఇంతవరకు ఎక్కువగా విద్యావంతులైన వారే ఈ సౌకర్యాలను పొందుతున్నారు. వర్క్యూరులో సౌకర్యాల గూర్చి ప్రచారం చేయాలి.

విద్యా సౌకర్యము నిమిత్తం ఏర్పరచిన వసతిని ఇప్పుడు రద్దుచేశారు. పిల్లల చదువుకోసం దీన్ని కాంక్షను చేసేవారు. ఇది గూడ విద్యాపంతులైన ఉద్యోగులే బాగా ఉపయోగించుకున్నారు.

జబ్బుపడి బాగాన వెంటనే వర్కరుద్వారా ఆ ఆప్టికేషనుఫారం పూర్తిచేసి పంపునట్లు శ్రద్ధవహించాలి. ప్రతి వర్కరు ఈ ఫారాన్ని పూర్తి చేయు పద్ధతి తెలిసికొనటం మంచిది.

యం. ఆర్. బి. ఫండు:- (Mutual Retirement Benefit Fund) దాదాపు సేవింగ్స్ బ్యాంకువంటిది. దీని నియమావళి ప్రకారం ఒక్కొక్క ఉద్యోగి 10 పేర్ల వరకు కొనవచ్చు. జీతాలపట్టి పేర్ల ఖరీదు నిర్ణయింపబడు తుంది.

జీతం 20/రు ఆయిన 0—4—0 పేరు ఖరీదు.

50/- ,, 0—8—0 ,,

80/- ,, 1—0—0 ,,

80/లు పైన 2—0—0 ,,

పూర్వం ప్రావిడెంటు ఫండు లేనివారికి ఇది వీలుగా నుండేది. ఈ డబ్బుప సామాన్య వడ్డీనే ఇస్తారు. చేరిన వారినుండి నెలసరి జీతాలలోనే మిసవోయించుకుంటారు. ఒకవేళ వర్కరు చనిపోతే అంతమయ్యేందు ఫారం మీద ఎవరిపేరు నైతే ఉదాహరించాలో, వారికే చెందుతుంది. వారనులెవరికీ చెందదు.

అర్బన్ బ్యాంకు:- (M- & S. M. Ry. Employees Co-operative Urban Bank Ltd) దీని వ్యవహారమంతా కో ఆపరేటివ్ పద్ధతుల ద్వారానే జరుగుతుంది. మొదటగా చేరువారు 5/రు పేరు ధనం కట్టాలి. పేర్లు కొనటంలో పరిమితి లేదు. పేరు హోల్డర్లుగా నున్నవారికే అప్పతీసికొనుటకు హక్కుంది. కంపెనీ మేనేజిమెంటు క్రింద నుంటూ ప్రత్యేకంగా సెక్రటరీ పరిపాలన క్రింద వ్యవహారం నడుస్తుంది. పేర్ హోల్డర్లనుండి బోర్డు ఆఫ్ డైరెక్టర్లను ఎన్నుకుంటారు. డిపార్టు మెంటు లుగా - ఈ ఏన్నికలు జరుగుతాయి. అప్పలివ్వటంలో కొన్ని నియమాలున్నాయి. ప్రావిడెంటు ఫండు వసతి ఉన్నవారికి, యం. ఆర్ బిలో మొదలుగా చేరిన వారికి అప్పనిస్తారు. వడ్డీ 6½ % కట్టారు. వచ్చిన లాభం

పేద ప్రకారం పంచినట్లు బడుతుంది. వర్కర్స్ కౌబూలీనారి అధిక వడ్డీకి ఆహుతి అయ్యేబడులు ఈ బ్యాంకునుండి అప్పుతీసుకోవటం మంచిది.

అప్పులిచ్చే విధానం:- సర్వీసును బట్టి, లేక ప్రావిడెంటు ఫండ్ లో సగం కాని, లేక 6 నెలల జీతం, ఏది తక్కువైతే అది ఇస్తారు. 10 నెలల సర్వీసు గలవారికి 9 మాసాల జీతం, 20 సం సర్వీస్ వితే 15 నెలల జీతం కాంక్షను చేస్తారు. 24, 36, 48 నెలలలో ఆస్పసంతా చెల్లించాలి. ప్రతినెల జీతంలో వడ్డీ, ఆసలులో కొంత తీసివంటారు. ఎంత తీసుకునేది వేరే కాగితం మీద పవరాలతో అప్పతీసివన్న డబ్బుతోబాటే పంపుతారు. అప్పులో 3 వ వంతు తీర్మానమైతే మరల అప్పును తీసుకోవటానికి అర్హుతుంది. పేరుకు 50 రూ చొ॥ కాంక్షను చేస్తారు. పేమెంటు ఆఫ్ వేజెస్ అట్ట ప్రకారం 30 నెలలకన్నా అప్పుతిర్మానం మించరాదు. చీతంలో 30% కన్నా ఎక్కువ తగ్గించుకోరాదు. అందువల్ల 30 నెలలు చెల్లించిన పిదప మిగతా పైకం ఒకేసారి చెల్లించవలసి ఉంటుంది. సామాన్యంగా 3 సం॥ కాల పరిమితిలో తేలికగా మిగతాది తీర్చుటకు వర్కరు నిల్వచేయొచ్చు.

గ్రాంట్యుటి:- (Gratuity) రైల్వేలో నమ్మకంగా, ఎటు వంటి రిమార్కులు లేకుండా పనిచేసి రిటైరు అయింతర్వాత దీనికి అర్హుతారు. 30 నెలల లోపుననే ఉద్యోగంలో చేరితే దీనికి అర్హుతగల్గి యుంటాడు. అంటే సర్వీసులో పూర్తిగా 15 సం॥ పనిచేసి ఉండాలి. సంవత్సరానికి నెలజీతంలో సగమిస్తారు. 20/రు జీతమై 16 సం॥ సర్వీసుంటే 160/రు గ్రాంట్యుటి వస్తుందన్నమాట. మెడికల్ గా ఆన్ ఫిట్ బనా, చనిపోయినా 15 సం॥ పై సర్వీసుంటే అర్హుడే. మినియల్సుకు సబార్డినేట్లుకు నియమాలలో విచక్షణ ఏమీలేదు. ప్రావిడెంటు ఫండుకువలె నామినీటగాని, వారసులకు గాని, హక్కు ఉండదు. పనివాని పిల్లలు భార్యకే హక్కుంది. అదైనా వారి తల్లిదండ్రులే చనిపోతే విధవ కూతురుకు లేక మైసరు పిల్లలకు ఇస్తారు. మొగవాళ్లు మేజర్లైతే పెండిగాని మైసరు కూతురుకు ఇస్తారు. విధవ కూతురైతే ఆమెకు తప్ప మరెవరికీ గ్రాంట్యుటి పొందే హక్కుండదు. ఉచితంగా నిచ్చే ఈ డబ్బు అఫీసరు యొక్క అనుకూల రికమెండేషను మీదే ఉంటుంది. రైల్వేకు రావలసిన బాకీలు వగైరాలు సర్దుబాటు చేసివేసి నిమిత్తం దీన్ని రిటైరైస్ 6 నెలల వరకు ఇవ్వబుండా ఉండవచ్చు.

రన్నింగ్ స్టాఫ్ వారికి దీనివల్ల మంచి సౌకర్యముంది. ట్రైన్ యేర్పాటును 6 నెలల ఓవర్ టైం సరాసరి చూస్తారు. దీనికి ఓవర్ టైంలో 75% చొప్పున జీతం ఇస్తారు. ఉదా: 6 నెలలకు ఓవర్ టైం 600/రు సంపాదించితే నగటు 100/రు జేతుంది. 100/రు మీద 75% 75 రు అనుమంది. జీతం 25/రు అనుపంటే గ్రాట్యుటీ అవుతుంది: $25 + 75 = 100/రు$ అనుమంది. దీనివల్ల రూలువ రీఫ్ టేస్ట్ 30 నలు సర్వీసు అతనికి ఉండని అనుపంటే $\frac{100 \times 30}{2} = 1500/రు$ గ్రాట్యుటీ వస్తుంది.

ఏదైనా కేసులలో శిక్షలు పడినా, డిస్మిస్ అయినా, క్రొత్త అంగ్రిమెంటులు తీసివేస్తూ దీనికి అనర్హులౌతారు. మీనియల్స్ కు ఎక్కువ ఉపయోగకారికాదు. అందుచేత తక్కువ జీతగాండ్రుకు సలీషను నెలజీతం కలిపి మివ్వాలని కోరాలి. అనర్హుల అనేది లేవంటే ప్రతివానికి రిటైర్ కాగానే ఇవ్వాలి. ప్రావిడెంటు ఫండువలెనే ఆదాయాలు దీక్షిపర్తింప చేసి సామాన్య కాన్స్టేబులకి గూడ లాభదాయకంగా నుండునట్లు చేయాలి. వర్క్ లు నెలవు తీసుకుంటే గ్రాట్యుటీ రాదనుకుంటారు. అది నిజంకాదు. అతని పైలు సరిగా లేకపోతేనే అనర్హుడౌతాడు.

నెలవులు ప్యాసులు:-(Leave and Passes) వర్క్ లు గల సౌకర్యాలన్నిటిని ఎప్పుటి కప్పుడు విశదీకరిస్తూ వాటిని వర్క్ లు పూర్తిగా ఉపయోగించుకునేట్లు చూడాలి. చాలమంది అవసరంగా నెలవులు ప్యాసులు నిరుపయోగం చేసివేస్తారు. అదే సమయంలో వానిని దుర్వినియోగ పరిచవంటే గూడా చూడాలి. జీతాలు తీసుకున్న మరుసటి రోజున అవసరంగా నాగావచ్చుంటారు. దీన్ని పోషాటాలి ప్రచారం ద్వారా

నెలవులు:- ఒక సంవత్సరం సర్వీసు ఉండే వరకు వర్క్ లు పూర్తి మైన హక్కులేదు. అది గూడా పన్ను నెంట్లు చేయబడితే రిటైర్ చేసే. టెంపరరీగా ఎంతకాలం చేసినా ఏ సౌకర్యముండదు. ఈ దిగువ పట్టి ప్రకారం నెలవులకు అర్హులౌతారు.

సర్వీసు	స్కేలు	కౌన్సిలర్ సెలవురోజులు	జీతంతో సెలవుదినాలు	సిక్వీటు రోజులు	మొత్తం సెలవు తీసుకో దగినకాలం
1 సం॥ వరకు	A	—	—	—	—
1 సం॥నుండి3సం॥	B	10	—	—	—
3 సం॥, 10సం॥	C	10	10	—	—
10 సం॥, 20సం॥	D	10	15	15	60
20 సం॥ పైన	E	10	20	30	120

మొత్తం వేతనపుడు ఈ క్రింది విధంగా మార్పుచేస్తారు.

సి = కౌన్సిలర్ యస్ = సగం జీతంతో జబ్బు సెలవు.

యస్ = జీతంతో సెలవు ఎ. = జీతం శుభ్రమైన అనుమతి సెలవు.

ఒ = అనుమతి లేని వాగా

కౌన్సిలర్ సెలవు ఇంజనీరింగ్ లో పి. డబ్ల్యు. ఐ; ఇతర సెలవు డి. ఇ. కాంక్షను చేస్తారు. పవర్ లో మినియల్స్ ఫోర్ మన్ గ్రాంటు చేస్తాడు. ట్రాఫిక్ లో మినియల్స్ సబార్డినేటు డి. టి. యస్. టి. కాంక్షను చేస్తాడు. సబ్స్టిట్యూట్ లకు, రిలీవింగ్ వార్కి టి. ఐ. కాంక్షను చేస్తాడు.

సబార్డినేటు:-మినియల్స్ వీరికి సెలవులలో తేడా లేదు. కాని రిలీవింగ్ కాలంలో ప్రీవేట్ సెలవు రి సెలవు ఇస్తారు. ఆకాలానికి అర్హ జీతం ముట్టుతుంది. అలాకాక ఈ సెలవునే 10 సం. సర్వీసు దాటితర్వాత ఉపయోగించుకొనటానికి హక్కుంటుంది. మినియల్స్ నుండి సబార్డినేటుగా ప్రమోటయినపుడు ఈ రి సెలవు, సర్వీసు ఆఫీసులో కాంక్షను చేస్తారు.

సెలవులలో ఇబ్బందులు : ఇంజనీరింగ్ :- డి. ఇ వద్దనుండి సెలవు రావటానికి అలస్యమవుతుంది. అందువల్ల వర్కరు ముందుగా వ్రాసు కోవాలి. అరెంటుపనులకు సెలవులేక ఇబ్బందిపడుతుంటారు. ట్రాఫిక్ లో వారివలె రిలీఫ్ రావడములేదు కాబట్టి గ్యాంగుమేట్ సెలవును గ్రాంటు చేయాలని వీరి డిమాండ్.

ట్రాఫిక్ :-మినియల్స్ సబార్డినేటు సెలవుకాంక్షనువినా రిలీఫ్

లేక ఇబ్బంది పడుతుంటారు. ఒకవేళ రిలీఫువస్తే ప్యాసులు రావటం ఆలస్యమవుతుంది. ఇలా ఏదోకా కారణంతో ఇబ్బంది పడుతుంటారు. అందువల్ల రిలీవింగ్ స్టాఫ్ ను ఎక్కువచేస్తే ఈ ఇబ్బంది పోతుంది. రిలీఫ్ యొక్క అవసరమెందుకంటే ఏ పాయింట్ నున్ ద్వారా గ్యాంగును సాగా నాగాపడితే సిగ్నల్స్ ఇచ్చే వాడుండడు.

సెలవులు ప్యాసులు యూనియన్ ప్రచారి ఫలితంగా ఉపయోగించుకుంటున్నారు. కాని కామ్యూల్ సెలవుమీద ఎక్కడక్కడా పోయి, ఇంకా ఉండవలసినవచ్చి ఆగిపోతే మొత్తం రోజులను నాగాక్రింద కట్టారు. ఇది రద్దు కావాలనీ, కోరినవిధంగా లీవు కాంక్షను చేయాలనీ వీరిడిమాండు. పూర్వం ఏ వత్సరపు సెలవులు ఆవత్సరంతో ఆఖరయ్యేవి. కాని యూనియన్ ఆందోళన ఫలితంగా కామ్యూల్ లీవుగాక పీరియల్ లీవు మరుసటి సంవత్సరంలో తీసుకోవచ్చు. రెండు సంవత్సరాల సెలవు కలిపి 30 దినాలప మించరాదు అనే నియమముంది.

ప్యాసులు:- (Passes) ఇది సబార్డినేట్లకు మీనియల్స్ కు హోమ్ లైసులో సమానమే. హోమ్ లైసుంటే వారు పనిచేసే రైల్వే ఆని. ఈ క్రిందివిధంగా ప్యాసు సౌకర్యాలున్నాయి.

సంవత్సరము	ప్రీవిలెజ్ ప్యాసు	ప్రీవిలెజ్ టికెట్ ఆర్డర్ (P.T.O.)
1సం॥లోపుసర్వీసు	—	—
1సం॥నుండి 20సం॥	3 సెట్లు (రానుపోసు)	3 సెట్లు
20 సం॥ పైన	4 ,,	4 ,,

మీనియల్స్ కు తమమీద ఆధారపడే (డిపెండెంట్స్) అంటే విధవ తల్లి, విధవ అప్పుచెల్లెండ్రు, వివాహంగాని (18సం॥) చెల్లెండ్రు, 18 సం॥లోపు తమ్ములు, వీరికి పి. టి. ఒలు వర్తిస్తాయి. 20 సం॥ దాటిన మీనియల్స్ కు పై చెప్పిన డిపెండెంట్స్ ప్యాసులు వర్తిస్తాయి. తండ్రి బ్రతికిఉంటే తల్లికి ఇవి వర్తించవు. సబార్డినేట్లకు ఈ వివక్షణ ఏమీలేదు. వారిపన్న సౌకర్యాలే మీనియల్స్ కు గూడ వర్తింప చేయాలని డిమాండు.

పి. టి. ఒ.:- మొత్తం ఆయ్యే ఛార్జీలో దీన్నిబట్టి 3 వంతు డబ్బు మాత్రమే కట్టవలసి ఉంటుంది. డిపెండెంట్స్ నుగూడ తీసికొని వెళ్లవచ్చు. 5 గురికన్నా మించరాదు. ఫారిన్ లైసుకుగూడ వీటిమీద వెళ్లవచ్చు.

ఫారిన్ లైను ప్యాసులు:- (Foreign line passes) అంటే ఇతర రైల్వేలకు పోయే సౌకర్యాలన్నమాట. సబార్డినేట్లు 1 సం॥ సర్వీసుంటే ఫారిన్ లైను ప్యాసును అర్హులుంటుంది. మినియల్సు గూడ 40 రు జీతమైతే ఫా. లై. ప్యాసు సౌకర్యముంటుంది. ఇది సంవత్సరానికి ఇస్తారు. డిపెండెంటును గూడ తీసికోనిపొవచ్చు. కాని మొత్తం 5 గురికన్నా మించరాదు. మినియల్సు 40 రు జీతం తీసేవారు అరుదు. అలాఉన్న ఆరిజనలకు 10 సం॥ సర్వీసు నియమముంది. మినియల్సు ఈ ప్యాసు నామకమాత్రమే. ఈ నియమాలు రద్దుచేసి అందరికీ అందుబాటులో నుండేట్లు చేయాలని వీరి కోరిక. సామాన్యంగా ప్రతి వర్కరు హోమ్ లైనులోనేగాక ఫారిన్ లైనులో పోవాలనే కుతూహల ముంటుంది. పి. టి. బి లతోపాటు ఫారిన్ లైను ప్యాసు సౌకర్యాలు గల్గించాలి.

జీతాలబట్టి తరగతి విభజన:- సబార్డినేట్లు, మినియల్సు ఈ క్రింది జీతాలబట్టి ఆ యా తరగతులలో ప్రయాణించేయి అర్హులౌతారు.

75 రు జీతం వరకు	3 వ తరగతి
76/రు నుండి 104 రు.	ఇంటరు
105/ ,, 200 రు.	2 వ తరగతి
200/ పై	1 వ తరగతి

బదిలీలు:- (Transfers) ట్రాన్స్ఫర్లమీద కుటుంబమీద ఆధారపడిన అందరికీ జీత మర్తతనుబట్టి తరగతిప్యాసు నిస్తారు. ఇది కంపెనీ ఆక్కంటులోనే కట్టుకుంటారు. సబార్డినేట్లు సామానుకోసం ఒక వాగను సప్లయ చేస్తారు. మినియల్సు జీతాన్నిబట్టి 1 రూపాయకు ఒక మణుగు చొ॥ బరువు తీసికొని వెళ్ళుటకు వీలుంటుంది. పశువులు గనుకఉంటే వాగను సప్లయచేస్తారు. సబార్డినేట్లువలె మినియల్సుగూడ యూనియన్ అందోళన ఫలితంగా జాయినింగ్ టైము మూడుదిసాలుకాంక్షనుచేశారు. ఈ సెలవు కంపెనీ అకౌంటు క్రింద కట్టారు. మినియల్సు బీదవాల్నే ఉంటారు. సామాను తిరిగిపోతే తిరిగి కొనుక్కోవటం కష్టం. అందువల్ల వీరికిగూడ వాగను సప్లయచేస్తే సామాను జాగ్రత్తగా చేరుటకు వీలుంటుందని వీరి కోరిక.

రైల్వే పాఠశాలలు:- విద్యాసౌకర్యాలులేని బిట్రగుంట, గుంట

కలు ప్రాంతాల్లో ఈ పాకశాలలున్నాయి. కాని వీరిలో కఠినం హైయర్ ఎలిమెంటరీవిద్యా ఉండాలని డిమాండు. విద్యా సౌకర్యాలులేక తమపుత్రులు ఏమాత్రం అభివృద్ధికాపటలేదు. వీరిలోనూ ఇండియన్, ఆంగ్లో ఇండియన్ అనే తేడాలున్నాయి. ఉపాధ్యాయులకు 2 వ తరగతి ప్యామ నిస్తారు. ఉపాధ్యాయులకు ఈ సౌకర్యంలేదు. సరికొత్త మొగిల్లులేక అవస్థిల్లే పేరే వారు చదువుపన్నవారైతే రైల్వేపాకశాలలో ఉద్యోగం లభించుతుంది. ఉపాధ్యాయులకు రిటైరు ఉండదు. కాని ఎక్కువ రైతు సౌకర్య ముంది. విద్యాసౌకర్యాలకు అధికారిజనరల్ మేనేజరు. మనం పీలలను పాటలు అటలు ద్వారా ఆకర్షించాలి. వీరు కాబోయే రైల్వే కార్మికులు. అందువల్ల పరిశ్రమ నుండి వీరిలో స్వాతంత్ర్యకాంక్ష నాటాలి. అభ్యుదయ సాహిత్యం ద్వారా ఉపాధ్యాయులను ఆకర్షింపవచ్చు.

రైల్వే ఇన్ స్టిట్యూట్లు:-(Ry. Institutes) వీరిలోనురెండు రకాలు. ఆంగ్లో, ఇండియన్ అని తరగతులు. ఇవి దాదాపు గ్రంథాలయాల వంటివి. వీనికి కెక్రటరీ డైరెక్టర్, కమిటీ ఉంటుంది. దీని నిర్వహణంతా వీరిద్వారా జరుగుతుంది. జీతాలబట్టి చందానియవలసింది. చిల్ద్రులు, ఇతర పరికరాలు ఉచితం. సభ్యులనుండే కమిటీని ఎన్నుకుంటారు. డైరెక్టర్ మాత్రం అధికారియై యుంటాడు. (ఎ.టి.యచ్) మన సాహిత్య పుస్తకాలు ఎక్కువగా కొని ప్రచారంనం దుండునట్లు చేయాలంటే సభ్యులలో పాట్ పలుకుబడి ఉండాలి. వీటికి అనుబంధంగానే నాటకాలు, ఆటలు ఉంటాయి. మన వైజ్ఞానిక కార్యక్రమంతో నాటకాలవార్షి, వారి ఆటలలో పాల్గొని, స్పోర్ట్స్ మన్ అను ఆకర్షించాలి. యువకులను యువజనసంఘాల కార్యక్రమంతో పార్టీ కార్యక్రమం వైపు ఆకర్షించాలి. ఇన్ స్టిట్యూట్ చందాలుగూడ జీతాల లోనే మినహాయించుకుంటారు. అందువల్ల ఒక వర్గము జీతం తక్కువ వచ్చిందని చెప్పినపుడు ఇటువంటివన్నీ గుర్తించుకోవాలని ఉంటుంది.

చౌక డిపోలు:-(Grain-Shops) కార్మికుల యొక్క తీవ్ర ఆందోళన ఫలితంగా ఈ చౌక డిపోలను తెరిచారు. వివరంగా ధరలు పెరిగి పోవటం, కావలసిన వస్తువులు బజార్లో దొరక్కపోవటం కరువుభర్యం తగినంత ఇవ్వకపోవటంమూలాన చౌక డిపోలద్వారా ఈ ఇబ్బందుల తీర్పులని డిమాండు చేశారు. ఇప్పుడు వీటిని తెరిచిన ఫలితంగా వర్కచువు ఎంతో

శిశీపు పచ్చింది. యం. యస్. యంలా నివిధప్రాంతాల్లో పనిచేసే డిపోలు 50 ఉన్నాయి. ఈ దిగువ ధరలకు ప్రస్తుతం ఆ యా వస్తువులు అమ్ముతున్నారు. ధరలలో అపుడవుడు గుణం వగైరాలనుబట్టి మార్పులొస్తుంటాయి.

ఉప్పుడు బియ్యం 0-4-6 పకి మనిషికి 9 శబ్బు ఇస్తారు.

మంచి బియ్యం 0-5-0 „

జొన్నలు 0-4-0 „ పడి = $1\frac{1}{2}$ శర = 3 సోలలు

సజలు 0-4-0 „

పప్పు 0-6-0 „

వైప్పు 0-1-6 „

గోధుమలు 0-7-0 „

ధనియాలు 0-4-6 „

మినుములు 0-6-9 „

నిప్పుపెట్టెలు 0-2-0 మూడు కాడ్డకు 9 ఇస్తారు.

పంచదార 0-8-0 పీకె

మిరపకాయలు 0-15-0 „

చింతపండు 0-7-0 „

నూనె 0-15-6 „

నెయ్యి 3-0-0 „

బెల్లం 0-6-9 „

కాఫీ 3-5-0 పాను

1 వ రకం 3-13-0 „

టీ 1-0-0 „ (8 ప్యాకెట్లు)

వసస్సుతి 4-2-0 5 పా

సబ్బులు లక్ష్మి 0-3-3 ఒకటి 15 దినాలకొకటి

బార్ 0-9-6

సాండరుకాట్ xll 0-6-4 మూడు నెలలకు 15 గజాలు

ఫీరె 4-1-0

పంటచెరువు 0-8-0 పెద్ద నీపరు

ఈ సరకు 15 రోజుల కొకపర్యాయం ఇస్తారు. అంతే ఒక్కొక్క వస్తువు పగం చొ॥ 15 రోజుల్లో ఇస్తారు. మిగతావి 15 వ తారీఖు దాటే

తర్వాత తీసుకోవచ్చు. పై సరళున్న వటుంబ సంఖ్యనుబట్టి పరిమాణాన్ని నిర్ణయించారు. పంటచెట్లకు కీరసానియలు అన్ని ప్రాంతాల్లో సైతం చేయాలని ఆంధ్రోళన చేస్తున్నారు.

శీని నిర్మాణంలో మన దృక్పథం:-1. 100 మంది పనివారలున్న ప్రతి స్టేషనులోనూ చౌకడిపోలు తెరవాలి. (2) 25 మైళ్ల లావు పనివారలకు ప్రావిజన్ ప్యానులనిచ్చి సరుకులు తెచ్చుకునే హక్కు నివ్వాలి. (3) చౌకడిపోల పరిగంటలు మార్కులు అనుకూలంగానుండాలి. (4) వటుంబ సంఖ్యనుబట్టి కేషను లివ్వాలి. (5) మంచి సరకులు మాత్రమే సరఫరాచేయాలి. (6) యుద్ధానికి పూర్వపు ధరలకు ఆ సరుకులు అందజేయాలి. (7) 3 సెలలకు సరిపడే సరుకును 2 కేసారి నిలువ చేయాలి. (8) చౌకడిపోల తనిఖీచేసే అధికారం యూనియన్ ప్రతినిధుల వుండాలి. (9) యూనియన్ ఆహారకమిటీల రికార్డుజ్ చేయాలి. (10) ఎక్కువ పనివారలున్నచోట (ఉదా: బెజవాడ పెరంబూరు) చాలినన్ని డిపోలు తెరవాలి.

ఈ ఆహార కమిటీలు ప్రతి 15 రోజులకు సమావేశమై చౌకడిపోలను సంబంధించిన విషయాలను చర్చించి సి. సి. యంబ, లేక ఫుడ్ కంట్రోలరుకు తెలియజేస్తుండాలి. వాలంటీరుదళ సహాయంతో చౌకడిపోల వద్ద జరిగే త్రొక్కిసలాటలను, అన్యాయాలను అరికట్టుకుంటుంది. ముందు వచ్చిన వారికి ముందే సరుకు లివ్వాలనీ, వరుసగా నిలబడి నెమ్మదిగా తీసుకపోవటంవల్ల వచ్చే లాభాలను తెలియజేయాలి. కాంతంతో వర్కర్సులో ఈ కట్టుబాట్లనుగూర్చి ప్రచారం చేస్తుండాలి. ఆహార మహాసభలను జరుపుతుండాలి. లైసెన్సుద విస్సించిన పెక్కును, స్టేషను కమిటీలు ఆహారకమిటీగా ఫంక్షను చేయించవచ్చు. ఈ ఆహారకమిటీలు చౌకడిపోలలో జరిగే అన్యాయాల తీర్పు నిమిత్తం వాలంటీర్లను కేర్చుచటమేగాక, పై అధికార్లకు తెలియజేస్తుండాలి. వర్కర్సు కేషనుకార్డుల ద్వారాయోగపటచతుండను, మోసాలు జరుగకుండాను జాగ్రత్తవహించాలి. బయటివారు ఈకార్డులను ఉపయోగించకుండునట్లు శ్రద్ధవహించాలి. తూకంలో డబ్బాలు విక్రయతవల్ల అరికట్టాలి. దొంగ మార్కెటు విధానం జరుగుతుంటే పట్టుకుని బుద్ధిచెప్పాలి. ఈవిధంగా వర్కర్సు ఈ డిపోలను చక్కగా వినియోగించుకునేట్లు చేసి సంఘీభావాన్ని పెం

పొందించి, ఇప్పుడు ప్రభుత్వం కాంక్షనుచేసిన 1½ కోట్ల రూపాయలు డిపోల సాపసను చాలబడి, ఈవల్యునుగూడ తొందరగా ఆయా ప్రాంతాలలో డిపోలు తెరచుమిత్తం వెంటనే వినియోగించాలని 8 లక్షల రైల్వేకార్మికులు ఆందోళన చేయాలి.

మొబైల్ వాన్లు (Mobile vans) చౌకడిపోలు లేనిచోట్ల ఈ లేషన్ బండ్లు ఏగుడ్డుబండితో తగ్గించి పంపబడుతున్నాయి. లేక స్పెషలు గానే నడపబడవచ్చునుగూడ. ఆందోళన అభివృద్ధిచేసకొంది వీటిని హెచ్చిస్తూ వచ్చారు. ఐనా వీటిలో ఇంకా అనేకలోపాలు జరుగుతూనేఉన్నాయి. సరుకులు లేషన్ కార్డులలో వ్రాసేవిధంగా ఒకేసారి ఇస్తారు.

మనదృక్పథం:- 1. జీతాలిచ్చిన 10 దినాల్లో ఇవిరావాలి. 2. ఎఫ్డొచ్చేది ముందురోజున తెలియచేయాలి. పె స్పెషలులాగా ముందుగా తెలిస్తే వర్కర్లు స్టేషనుసమీపంలో పనిచేస్తూ వస్తువుల తీసికొగల్గుతారు.

3. అన్నివస్తువులను సరిపోవునంతగా స్టాప్ చేసుకొని రావాలి.

4. సరుకున్నంతవరకు చిన్న పెద్ద బేధంలేకుండా ఇవ్వాలి.

5. సరుకులన్నీ ఆందరకూఇచ్చి బండికదలిపోవాలి.

6. కట్టెలు, కిరసనాయిలు మొ|| వన్నీ చౌకడిపోల మాదిరిగా సప్లయ చేయాలి.

7. యూనియన్ ప్రతినిధిని బండిలోప్రయాణం చేయనివ్వాలి.

ఇంతవరకు ఏనెలాఖరునో వస్తుంటాయి. ఇవి ఎఫ్డొచ్చేది తెలియదు. వచ్చినా అందరూ అందుకునేంతవరకైనా నిల్వఉండవు. కొన్ని సరకులు ఆసలు అందవు. కొన్ని సుఖభాగములే ఇవ్వబడుతుంటాయి. దగాలుగూడ జరుగుతుంటాయి. అందువల్ల వర్కర్లను ఈలోపాల నరికట్టుకునేందుకు సూచించాలి. వాన్ మేనేజరు ఏదైనా లోపంచేస్తే ఐకమత్యంతో ఎదుర్కొనాలి. ఫుడ్ కంట్రోలరుకు ఈ విషయాలు తెలియచేస్తుండాలి. వీటిని అరికట్టాలంటే వర్కర్లు ప్రేమనుచూరగొన్న ప్రతినిధులే వాటిలో ప్రయాణం చేయాలిగాని ఏ టికెట్టు కలెక్టర్లో ప్రయాణంచేస్తుంటే లోపాలేమీ తగ్గడం లేదు.

కరువుభత్యం:- (Dearness allowance) నేడు ఇవ్వబడుతున్న కరువుభత్యానికి పూర్వచరిత్ర ఎంతోఉంది. తా మాక్రమించిన స్థానం

బట్టిగాక రైల్వే కార్మిక సంఘాలను చాలచోట్లకిక్కివేయడంవల్ల, వీరు ఏనాటినుండో నిర్బాణయుక్తంగా యూనియన్లవ్వారా ఆందోళనచేయడం వల్లనూ ఈమాత్రమైనా శాంక్షను చేయించుటవ్వారు.

యుద్ధం మొదలెట్టగానే 1939 సెప్టెంబరునుండి వివిధపన్నులధరలు విపరీతంగా పెరుగుకూచున్నాయి. ఈధరలు ప్రజలకందుబాటులో లేకుండా పోతున్నాయి. అందువల్ల ధరలపెరుగుదలను బట్టి రైల్వేకార్మికులకు కరువు భత్యమివ్వాలని ఆఖరిభారత రైల్వేపనివారల సమ్మేళనం (AIRF) రైల్వే బోర్డుమీద ఒత్తిడితెచ్చింది. పనివారు దేశమంతటా తీవ్ర ఆందోళనచేశారు. తత్ఫలితంగా ఈ తగాదాను మధ్యవర్తులుగావిచారించి తీర్చవలసిందని ప్రభుత్వం రావుకమిటీని, కార్మిక తగాదాచట్టం పీఠకెక్షను ప్రకారం నియమించింది. వీరు ఎవరిశీతుల్లో, ఏప్రదేశాలకు ఎలవెన్ను ఇవ్వాలో, జీవితప్రమాణం పెరిగినా తగ్గినా ఎలవెన్నుఎలాఇవ్వాలో విచారణచేయవలసివచ్చింది. ఈకమిటీ ప్రభుత్వంచే ఏర్పరచబడినా విచారణను నిష్పక్షపాతంగాచేసి తనరిపొర్టును జనవరి 41 నుంచి ఆ ఆందజేసింది. దానిప్రకారం

1. సెప్టెంబరు '40 నుండి తక్కువజీతగాండ్రవ రి/రు ఇవ్వాలని

2. ప్రతి రీ పాయింట్ల పెరుగుదలను 1-8-0 చొ॥ ఎక్కువ చేయాలని

3. జోనల్పద్ధతి ఆమలుపఱచినా కంపెన్సేషనుమాత్రం జోనల్పద్ధతికి సంబంధంలేకుండా కరువుభత్యమివ్వాలని సిఫారసుచేసింది. కాని రైల్వేబోర్డు వీటిని నిరాకరించింది. వినా మార్చి '41 లో ఎ; బి జోన్లక్రింద 38 స్టేషన్లకు, మిగతావానికి 'సి' జోన్లక్రింద 2/రు ఇస్తామని ప్రకటించారు. ఎడతెగని ఆందోళనవల్ల ఎన్నెంతేనేమి ఈక్రిందిపట్టిప్రకారం కరువుభత్యమిస్తావచ్చును. రావుకమిటీ నిర్ణయాలనెలా త్రోసి రాజన్నారో దీన్నిబట్టి గ్రహించగలుగుతాం.

తేదీ	చేపితప్రమాణం	జనాభా	జీతం	శ్రోత	కరువుభత్యం.
సెప్టెంబరు '40	112	—		ఎ	3- 0-0
				బి	2- 8-0
				సి	2- 0-0
నవంబరు '41	126	—		ఎ	4-18 0
				బి	3- 2-0
				సి	3- 0-0
జూన్ '42	152	2 $\frac{1}{2}$ లక్షలు	120/-	ఎ	10- 8-0
		50 వేలు	90/-	బి	8-12-0
		50 వేలదిగువ	60/-	సి	7- 0-0
ఫిబ్రవరి '43	205	2 $\frac{1}{2}$ లక్షలు	—	ఎ	16- 0-0
		2 $\frac{1}{2}$ ల దిగువ	—	ఎ1	14- 0-0
		50వేల పైన	—	బి	11- 0-0
		50వేల దిగువ	—	సి	8- 0-0
మార్చి '44	235	కలకత్తా బాంబాయి కాన్పూరు	250/-	ఎ	16- 0-0
		2 $\frac{1}{2}$ లక్షలు	200/-	ఎ1	14- 0-0
		50 వేలు	175/-	బి	11- 0-0
		50వేల దిగువ	150/-	సి	9- 0-0

ఈ పెరుగుదల ధరల పెరుగుదలకు సరిపోదని విశదమౌతోంది. మిలిటరీలో చేరిన వారికి ఈ పెంపు వర్తించదు. జోసల్ పద్ధతి రద్దుచేయాలనే కార్మికుల కోరికను త్రోసివేశారు. అందువల్ల కలకత్తాలో డిశంబరు, '42న సమావేశమైన ఆ. భా. రై. ప. సమ్మేళనం ఈక్రమిడికోర్కెలను సేరవేర్చుటల సిందిగా రైల్వేబోర్డును కోరుతూ తీర్మానించారు.

1. 250/రు. లోపు జీతగాండ్రుకు 30 రు. చొ॥ కరువుభత్య మివ్వాలి.
2. ప్రతి రోడు పొయింట్లు పెరుగుదలకు 1 $\frac{1}{2}$ రు. చొ॥ ఎక్కువ చేయాలి.

3. 100 మంది పనివారులున్న చోట చాకడీపోలు తెరవాలి. ఇతర ప్రాంతాలకు మొలైల్ వాన్లు ద్వారా సరకుల సరఫరాచేయాలి.

4. జోసల్ పద్ధతి రద్దుచేయాలి.

5. కామయల్ లేబరుకు గూడ కమ్యునిస్టుమిష్ట్రులని తీర్మానించింది.

వీనికి రైల్వేబోర్డు, ఫైనాన్సు డిపార్టుమెంటు ఎక్కువగా కలెక్ట్ నిధులు అంగీకరించలేదనీ, చాకడీపోలు పెట్టడము, చెప్పింది. ఈ తగాదాను పరిష్కరించుటకు 81వ డిఫెన్సురూలును బట్టి ఎక్సాడిట్ బర్ను నియమించాలని ప్రభుత్వాన్ని కోరగా నిరాకరించింది. ప్రతిసారి రైల్వేబోర్డు తో జరిగే సంభాషణలలో ఈ విషయమై హెచ్చరింప బడుతోంది.

రైల్వే కార్మికులలో కలకత్తాలో తమ షేడేషను ప్యాసు చేసిన తీర్మానాలు న్యాయమైనవని, వాటి విజయం కొరకు విద్యుత్తును, బలమైన సంఘటిత శక్తిని నిర్మించాలని, ప్రచారంచేసి నూత్న చైతన్యాన్ని తేవాలి. వస్తురూపేణా యెలేనేమి, డబ్బురూపంగా యెలేనేమి కార్మికులు 40/రు కరువు భత్యమివ్వాలని కోరాలి. కమ్యూనిస్టుల పలుకుబడి గల యూనియన్లలో ఈ కోర్కెలను విడి వర్కర్లను సమీకరించగలుగుతూన్నాయి. ప్రభుత్వం రైల్వేలను స్వాధీనపరచు కొనుటవల్ల ఒకే యూనిఫారమ్ పాలిసీ అనుసరించుతుంది. వర్కర్లను గూడ 8 లక్షలమంది సంఘటిత శక్తిగాన్ని ఆందోళనాన్ని లేప దీయుటకు వీలుంది. కార్మికులలో బలమైన సమీకరణ, ప్రజల సహకారం ఉంటే వారికోర్కెలు ఈడేర గలవు.

మిలిటరీ యూనిట్లు:- (Military Units) సముద్రతీరమునకు దగ్గరనున్న, అవసరమైన రైల్వేలలో ఈస్కీమును అమలుపరచారు. శత్రు దాడుల సమయమందు, ఆక్రమణ ప్రమాదాలున్నచోట రైల్వేవర్కర్లను భీతిగాని పారిపోవండా తమ విద్యుత్తదృక్పథమైన రైల్వేల సడపుటలో శ్రద్ధవహించుటకు, మిలిటరీక్షణ, ఇతరయుద్ధరంగపు పోరాటపద్ధతులను తగ్గిదునిచ్చి ధైర్యంగాల్పు నిమిత్తం ఈస్కీమును అమలుపరచారు.

మొదట్లో విరివిగా విచక్షణలేకుండా చేర్చుకున్నారు. తర్వాత అపివేశారు. ఐనాఖాళీలు అనేకం పడుతున్నాయిగాబట్టి తిరిగి కొద్దికొద్దిగా

యం యస్ యం రైత్యేలో జనరల్ మేనేజరు దీన్ని ప్రవేశపెట్టా
నిర్బంధమేమీలేదనీ, ఇష్టమేననారే ఈ యం యస్ యం డిఫెన్సు ఆఫ్
ఇండియా (Dof I) మిలిటరీయూనిట్లలో చేరవలసిందని, ఇతరప్రాంతాలకు
పంపవలసరంలేదనీ, యూనియన్ కార్యక్రమానికి ఎట్టి ఆటంకములు గల్గింపబడ
వరీ తెలియజేశాడు. 18-5-42 న E 2952 సర్క్యులర్ ప్రకారం ఇష్టమున్నవారు
చేరవలసిందిగా కోరాడు. మొదటో వర్క్యూచులాలామంది భయపడి చేరనిరాక
రించారు. కాని కార్మికవర్గపార్టీయైన కమ్యూనిస్టుపార్టీ వీరిలో దేశంమనది,
మనలను మనమే రక్షించుకోవాలి అని ప్రబోధించింది. యూనియన్ వర్క్యూచులాలా
ప్రచారంగావించింది. చాలమంది ఈస్క్రీములో చేరారు. అప్పుడే అధికారులు
యూనియన్ కార్యకలాపాలకు అడ్డంకులు పెట్టమండునట్లు ఒత్తిడిచేయగలారు.
రైల్వేకార్మికులు దేశరక్షణపాత్రలో ప్రధానపాత్రను వహించుటవల్ల వీరికి
మిలిటరీక్షణ అవసరం. కాని పార్టీ బలహీనంగానుండుటచే వీరిలో ఈభావా
లనునాటి వారి రాజకీయచైతన్య మభివృద్ధిచేయలేకపోయాం. దేశభక్తితో
కానుండా క్రమేపీ డబ్బుకోసం చేరుతున్నట్లుగా తయారయ్యారు. ఈలోపా
లను గ్రహించి మిలిటరీ అధికారులు మిలిటరీలో చేరిన రైల్వేపనివారు ఊరే
గింపులలోనూ, రాజకీయచర్చలలోనూ పాల్గొరాదని నిషేధించింది. కాని
వర్క్యూచు దీన్ని అరికట్టలేకపోయారు. వీరిలో మాతృదేశంకోసం పోరాడాలి,
తమబిడ్డలు, తమఅమ్మలు, తమహక్కుల రక్షణార్థమై శతృవునెదుర్కోవాలనే
దేశభక్తి సరసరాస లేకపోబట్టే నిషేధపుటుత్తరువును కాదనలేక పోయారు.

ఈస్క్రీము వచ్చినఫలితంగా 42 సం॥ లో 5, 6 నెలల్లో తెల్లఫారాల
మీద 7, 8 నెలల్లో ఆపవచ్చుఫారాలమీద ఎగ్రిమెంటుబాండులు పూరి చేసి
ఇచ్చారు. ఇందువల్ల మిలిటరీదుస్తులు బుచితంగానూ, పెబుక్ మొదలైన మిలి
టరీక్షణల నమలుపరచారు. జీతం రేషనుఅలవెన్ను 15-0-0. కంపెన్సేటరీ
అలవెన్ను రూపాయకు 0-4-0 చొ॥ (ఇది జీతంమీదవర్తిస్తుంది) ఎక్కువగా
నిచ్చారు. కాని ఇందులోనూ జాతివిచక్షణ, మరికొన్ని మార్పులు చేశారు.
కొంబెటెంటు, నాన్ కొంబెటెంటు అని విభజించారు. అంటే యుద్ధ ఆప
సరాలకు ముఖ్యులు, కానివారని. నాన్ కొంబెటెంటు కొల్ బాయ్, స్వీఫరు.
వీరికి రేషను అలవెన్ను 7-8-0 మాత్రమే.

చేస్తుంటున్నారు. యుద్ధము జరిగేంతవరకేగాబట్టి ఈస్కిము శాశ్వతలికం. అందువల్ల మనం చక్కర్చులో వారిచేశక్తియుత కృష్ణమైనైక్లను బాగా నడవటమునేచి, వారిసంఘటితశక్తికి, యూనియన్ కార్యకలాపాలను అడ్డంకిగా నుండే చర్యలను రద్దుపరచాలని ప్రచారంచేయ్యాలి.

మహాజర్న:- చిరునామాలు:-

ఇంజనీరింగ్:- పి. డబ్ల్యు. ఇన్ స్పెక్టరుకు కన్ఫిడెన్సు చేయాటానికి, అనవసర నాగాలు చేయటానికి, జేతంలో రికవరీ చేయటానికి ఎట్టి హక్కు లేదు. కాని వానిని ఉపయోగిస్తుంటారు. చక్కర్చులో కైతస్యం లేకుండా వికమర్శ బలం లేనందున అటువంటివి చేయగలుగారు. వాటికి వారు డి.ఇ.సి. రికమెండు చేయొచ్చు. మీనియల్స్ సలే ఆతను శిక్షింపవచ్చు. ఒక ఆక్రమం జరిగి నపుడు లేక ఏదైనా తెలుపుకోవాలంటే అప్లీలు ఏ డిపార్టుమెంటులో నైనా సరే ప్రాపర్ ఛానల్ ద్వారా పంపుకో వలసిందే. ప్రత్యేకముఖ్యమైన కారణముంటే గాని నేరుగా పంపును అధికారిముండదు. లేకపోతే అడ్వాన్సు కావీ అని ఒకటి ముందుగా పోస్టులో పంపి మిగతాని ప్రాపర్ ఛానల్ ద్వారా పంపాలి. ప్రాపర్ ఛానల్ అంటే తమపైనన్న అధికారి ద్వారా పోవటమున్నమాట. ఆయా విషయాలను ఆ అధికారి చూచి పై అధికారికి రికమెండ్ చేస్తే వీలునుబట్టి తీర్పుడముంటుంది. అంటే గ్యాంగు మన్ అపిలేషను పి. డబ్ల్యు. ఐ. ద్వారా ఎ. ఇకి, ఆలెనిద్వారా డి. ఇకి పోతుందన్నమాట.

మొదటి అపిలేషనుకు సమాధానం లేకపోతే తిరిగి 15 రోజుల్లో రిమైం డర్ ఇవ్వాలి. దీనికి జవాబు లేనట్లు లేమరో రిమైండ్ (తిరిగి వ్రాయటం) ఇచ్చి సమాధానం చూచుకుని డి. ఇకి నేరుగా వ్రాయవచ్చు. అన్ని డిపార్టు మెంటులకు ఇదే పద్ధతి. ఇలాగే ఫీఫ్ ఇంజనీరుకు గూడ. సమిష్టి మహాజ రైతే మొదటి సారిగనే అడ్వాన్సు కావీ జిల్లా అధికారికి పంపవచ్చు. ఈ పద్ధతిలో పంపకపోతే T20 (టిట్యుంటి) ఇస్తారు. ఆఫీసర్లలో లోపా లంటే పైదాకాపోనివ్వకుండా క్రిందనే బుట్టదాఖలా చేస్తారు. సరైన కారణముంటే (బలమైన) నేరుగా మహాజరు పంపవచ్చు ఎప్పుడూ ఒక కావీ చక్కర్చునద్ద నుంటుంది. ఈ డిపార్టుమెంటుకు రెండు కావీలైతేచాలు. బ్రాకెట్లలోనున్న పట్టణాల పేర్లకుబదులుగా ఆ యా ప్రాంత స్టేషను వాడుకోవాలి.

Chief Engineer
M. & S. M. Ry
Park Town
Madras.

District Engineer
M & SM RY,
(Bezawada (జిల్లాపేరు)
Thro'

Thro' Proper channel

P. W. I/(TEL)&A.E

పవర్:-జిల్లా అధికారినుండి సమాధానం లేకపోతే సి. బి. పి.

యస్కు వ్రాసుకోవాలి. మూడు కాపీలు వ్రాసి ఇవ్వాలి. T.X.R. ద్వారా
నైట్ 4 కాపీలివ్వాలి. ఒకదానిమీద సంతకం తీసికోవాలి.

Chief Operating Superintendent
M. & S. M. Ry
Park Town Madras
Thro Proper channel

District Transportation
Superintendent (Power)
M. & S. M. Ry
(Guntakal)

Thro'(TXR) or L. F (DKD)

ట్రాఫిక్:-సబ్ డిప్యూటీ టి. ఐ. అధీనం క్రింద కాబట్టి అతని

ద్వారా డి. టి. యస్. టి కి పంపాలి. జిల్లా అధికారినుండి సమాధానం
లేకపోతే సి. బి. పి. యస్కు ఏజెంటుకు వ్రాసుకోవచ్చు. వీరికి 2 కాపీలైతే
చాలు.

Dis trict Transportation Superintendent

M. & S. M. Ry (Traffic)
(Guntakal)

Thro' S. M. or (T. I) (స్టేషను పేరు)

జనరల్ మేనేజరుకు పంపవలసిన సమిష్టి వక్తరా మహజర్లు

General Manager

M. & S. M. Ry
Park Town
Madras

Thro' Proper channel

సిగ్నలింగ్:-District Signal Engineer

M. & S. M. Ry
(Madras)

The Signal Inspector (RJY)

ఎలక్ట్రికల్:-District Electrical Engineer

M. & S. M. Ry
(Madras)

Thro' Electrician (BZA)

కమేరియల్:- క్లయిన్సువు సుబంధించినవి, వాచ్ అండ్ వార్డుస్
సుబంధించిన విషయాలు.

Chief Commercial Manager.

M & S M Ry.

Park Town

Madras

Thro' D. T. S. (T) or (P)

చౌక డిపోలు:- చౌక డిపోలు, మొలైల్ వాన్సు, ఆహార కారాలను
సుబంధించిన విషయాలు.

Food Controller M & S M Ry, Park Town; Madras.

వర్క్ మెన్:- షెడ్ లను సుబంధించినవి, వర్క్ మెన్ పాపులు వర్క్ రాలు

Chief Mechanical Engineer M. & S.M. Ry PERAMBUR

మెడికల్:- మెడికల్ ఆక్ ఫిట్ ఐస్ వారు తిరిగి పరీక్ష పోవా

అంటే ముందు తమ జిల్లా అధికారులను వ్రాసుకోవాలి. శానిటర్ డిపార్టు
మెంటు వారు మెడికల్ ఆఫీసరును వ్రాయాలి.

District Medical Officer

M. & S. M, Ry

(Bezawada)

Chief Medical Officer

M. & S. M. Ry

Park Town Madras

ఫ్యాక్టరీ చట్టం:- పని గంటల ప్రకారం చేయించక ఎక్కువ గంటలు
చేయించినా, అనుకు సుబంధించిన హక్కుల రాబట్టుకోవటానికి, ఈ దిగువ
వారికి వ్రాసుకోవాలి.

Inspector of Ry labour

(Waltair)

Factory Inspector

(Guntur)

కంపెన్ సేషన్:- బెబ్బలు తగిలినా, చనిపోయినా డబ్బుకోరుకు

Labour Commissioner

Workmen Compensation

Chepauk, Madras.

సెటిల్ మెంటులు:- అంటే ప్రావిడెంటు ఫండు, గ్రాంటు టి, శీతం

వర్క్ రాలు రాకపోతే జిల్లా అధికారికి తెలుపుకోవాలి. లేక నేరుగా పీరికి
వ్రాయాలి.

General Manager

M. & S. M, Ry

or

Financial Adviser &

Chief Audit Officer

P. T; M. A. S.

M. & S. M. Ry
Park Town Madras

స్టాఫ్ బెనిఫిట్ ఫండు:-

Chairman
Staff Benefit Fund
M & S M Ry
Adams Park MAS.

యం. ఆర్. బి. ఫండు:-

Secretary

M. & S. M. Ry. Employees Urban Bank Ltd.
Park Town Madras.

మిలిటరీ:-మిలిటరీలో చేరదలచినా, మిలిటరీ డబ్బు రాకపోయినా

Officer Commanding Head Quarters.
Administrative Group D of I

Military Units

M. & S. M. Ry PERAMBUR.

Thro' Proper Channel or (Advance copy)

యూనియన్:-

General Secretary
M. & S. M. Ry Employees Union
Unity House Perambur
Madras.Branch Secretary
M.&S.M. Ry Employees
Union (Bitttragunta)
పేరు

మహజర్లు వ్రాయడంలో గుర్తించుకోవాలనిపించి ప్రస్తుతం (1) ప్రాపర్ ఛానల్ (2) కౌన్సిలర్ల వద్ద నుంచుకోవడం. (3) ఆఫీసు వద్ద సంతకం తీసికోవటం. మహజర్ల విషయంలో ప్రాపర్ ఛానల్ ఉద్యోగంలో నున్న వారికే. ఉద్యోగంలో సం పెట్టేవాడు, రిటైర్ అయినవారు నేరుగా వ్రాయవచ్చు. ఉద్యోగంలో నుండగా ఎంతకాలానికీ సమాధానం రాకపోతే, స్వయంగా ఇబ్బంది తెల్పుకోవాలన్నా తమపై అధికారి నుండి ఫలనా విషయం మీద జిల్లా అధికారి తో మాట్లాడాలి కాబట్టి పర్మిషనివ్వాలని, అతని సంతకం తీసికొని జిల్లా అధికారి తో మాట్లాడవచ్చు. పర్మిషన్ లేకుండా జిల్లా అధికారి తో మాట్లాడరాదు అలాచేస్తే సామాన్యంగా నిరాకరించటమే, T 20 ఇన్స్ట్రక్షన్లు గుర్తుండి.

T 20:- (టి. ట్యుంటి) పనివారుచేసే పాఠపాఠ్య పనుల సమాధాన మివ్వవలసిందిగా దీనిద్వారా కోరబడుతుంది. పైల్వే వ్యవహారాలు ఆనేక గుర్తుల ద్వారా జరుగుతాయి. G 22 అని ప్యాసులేవు ఫారాలనంటారు. ఆ గుర్తుల్లో T 20 అనేది ఒకటి. దీనిమీద ఒక వైపున చేసిన తప్పును వివరిస్తూ ఆ డిపార్టుమెంటు అధికారి సంతకంతో నుంటుంది. పిచ్చి లోపాల లోపున వ్రాసి ఇవ్వాలి. సమాధానం సరిగానుంటే ఫైల్ చేస్తారు. లేకపోతే తన అభిప్రాయంవ్రాసి పై అధికారికి పంపుతారు. దానిమీద అతడు ఏమి రించి శిక్షచెప్పాడు. తన పై అధికారి లోపం వర్కరు అందులో ఉదాహరించినా దాన్ని జిల్లా అధికారికి పంపరు. పనిలోలోపమున్నపుడు ఇలా సర్టిఫికేట్ నోటు చేస్తారు. Admonished; Reprimanded; Caution; Warning Entry; Reduction; చివరకు సర్వీస్ అంతా XంXలో Xలిపి ప్రొత్త అగ్రిమెంటు తీసివేంటారు తప్పువ జీతం తగ్గిస్తుంది. అందుచేత T 20 వ్రాసేపుడు కొంచెం శ్రద్ధవహించాలి. ఆ సందర్భంలోని విషయమంతా పూర్తిగా వర్కరునుండి తెలిసికోవాలి. అసలు జరిగినదేమిటో యదార్థం తెలిసికొని, అతని యందు ఎట్టి సేకం ఆరోపించబడకుండా వ్రాయాలి. దాని కావీ వర్కరుపక్ష నుంచాలి. అవీలుచేసికోవటానికి వీలుంటుంది కావీ ఉంటే. ఇలా T 20 ఇచ్చేపుడు వర్కరు యొక్క సంతకం తీసివేంటారు. వర్కరు యొక్క అందోళన ఫలితంగా టిడకను, జరిమానాలు, ఇంక్రిమెంటు అవుచేయటం ఇప్పుడు తగ్గయి. నెల నోటీసుతో ఎప్పుడైనా సరే సర్వీసు అక్కరలేదని తెలియజేస్తారు. అందుచేత వర్కరు T 20 రాపండా జాగ్రత్తగా తమ బాధ్యతలు వెరవేర్చాలి. మూడు వార్షికులుపన్నే ఉద్యోగంలోనుండి తీసేస్తారు.

చార్జ్ షీటు (Charge Sheet) ఇది వర్కరుకు రావడమంటే అతను వ్రాసే సమాధానంబట్టి ఉద్యోగం ఉండటమో పోవటమో జరుగుతుంది. పెద్ద తప్పుచేశాడని తోస్తేగాని ఇవ్వరు. దొంగతనం, అశీసర్ల కొట్టటం, హక్కులేనిదే బండ్లుపడపటం వగైరాలకు చార్జ్ షీట్ వస్తారు. 10 సం|| సర్వీసు మించిఉంటే ఫీఫ్ ఇంజనీరుగాని, సి. ఒ. పి. యస్ గాని ఇవ్వాలి. జిల్లా అధికారు రికమెండుచేయటం వరకేపని. మినియల్స్ 10 సం లోపు సర్వీసు గలవారైతే జిల్లా అధికారు దీన్ని జారీచేస్తారు. విషయమంతా అర్థంచేసికొని

మనీ వ్రాయాలి.

స్టాఫ్ కమిటీలు:- (Staff Committees) ఎప్పుడైతే యూనియన్ బలపడుతున్నప్పుడో, ఈ వర్గస్థులలోని చైతన్యాన్ని అరికట్టే నిమిత్తం అధికారులు వీటిని సాపేక్షించారు. 1929లో యూనియన్ ను బలహీనపరచు నిమిత్తం వీరిని లేవదీశారు. వర్గస్థులలో ఈ కమిటీలద్వారా ఇబ్బందులు పోతాయనే నమ్మకం కల్గించుటకు అధికారులు ప్రయత్నిస్తుంటారు. నేటికీ యూనియన్ సాపేక్షించే కమిటీలకు వ్యతిరేకంగా ప్రభుత్వం తమకమిటీల సాపేక్షిస్తుంది. వీనికి కొన్ని సౌకర్యాలు కల్పించి ఆకర్షింప జూస్తుంటుంది. రాజకీయ చైతన్యంలేని కార్మికులు ఈ వలలో పడుతున్నారు. ఈ స్టాఫ్ కమిటీలకు డిపార్టుమెంటల్ వాడగా ఎన్నికలు జరుగుతాయి. మీనియల్స్ ను సర్జారీ వేటకు వేరువేరు ఎన్నికలుంటాయి. ఏరోజున ఎవరు ఓటకొంటున్న వచ్చేది, ఎవరెవరు వేనికి నిలబడింది ముందుగానే తెలియజేస్తారు. ఏరోజున బండిలో ఎన్నికోదోగ్గి వచ్చినపుడు ఓటు, పెట్టెలలో వేస్తారు. ఇలా ఎన్నుకోబడిన జిల్లామెంబరు సెంట్రల్ కమిటీని ఎన్నుకుంటారు. జిల్లాకమిటీకి అధ్యక్షుడు జిల్లా అధికారి (డి టి యస్ టి) సెంట్రల్ కమిటీకి సీ. బి. పి. యస్ అంటే ఏ అధికారియైతే శిక్షలు వేస్తాడో అతనే దీనికి అధ్యక్షుడుగా నుండి సమాధాన మిస్తాడు. అందువల్ల తన చేసినదాన్ని సమర్థించుకుంటారేగాని కేసు నేమీ రదుచేయరు. ఫైనల్ కమిటీ మీటింగులు జరిగేపుడు అన్ని డిపార్టుమెంటుల బాధ్యులను పిలువనవుతారు. సహజంగా ఈ కమిటీలలో పెట్టిన తీర్మానాలను సమాధానాలు, చూస్తూనే అని, సెంట్రల్ కమిటీ వ్రాసుకోవాలని అధికారితో మాట్లాడుతున్నానని, స్వయంగా విచారిస్తానని ఉంటాయి. గట్టిగా అడిగేవాడుంటే నోరు కట్టారు. అయినా అధికారితో పోట్లాడగలవాడు వర్గస్థుల బలాన్ని వదిలి స్టాఫ్ కమిటీలలోకి ఎందుకు పోవలసివస్తుంది గనుక! యూనియన్ యొక్క ఆందోళన ఏ సమస్యమీదనన్నా తీవ్రంగా నున్నపుడు దాన్ని శాంక్షను చేయబోయేముందు స్టాఫ్ కమిటీలో పెట్టించి శాంక్షను అని వ్రాస్తారు. ఇది తెలియని వర్గస్థులలో, ప్రచారం చేయబడుతుంది డంబాలు కొట్టే మెంబర్ల చేత. వీటివల్ల వర్గస్థులలో కలహాలు, పార్టీలు పెరుగుతాయి. ఐక్యత చెడుతుంది.

మాడునెలల కొక పర్యాయం జిల్లాలో ఎక్కడైనా ఈమీటింగులు జరుగుతుంటాయి. వీటిని ప్రెలిమినరీమీటింగు అంటారు. ఫైనల్ మీటింగు

జిల్లా హెడ్ క్వార్టర్స్ లోనే జరుగుతుంది. అప్పుడు ఛైర్మన్ అన్నిటికీ సమాధాన మిస్తాడు. వీని కాపీలు మెంబర్లకు పంపుతారు. నిర్ణయానికొస్తే మాడటానికి సెక్రటరీని నియమిస్తారు. ఈ మీటింగులకు, జిల్లా సభ్యులకు ఇంటర్ క్లాసు ప్యాసు, జీతంబట్టి బేటా, ఉచిత సెలవు ఆ రోజులకు ఇస్తారు. సెంట్రల్ కమిటీ సభ్యులైతే 2వ తరగతి ప్యాసు, లేక హోదాబట్టి 1వ తరగతి సెలవు, బ్యాటా నిస్తారు.

ప్రయోగశాల అవతంతాలుపడేరకం, స్వల్పభాషేక్షుగలవారు, వర్క్ షిప్ మీద నాయకత్వం వహించదలచుకునేవారు, యూనియన్ వ్యతిరేకులు, వీటికి నిలబడతారు. అందువల్లనే వీరు యూనియన్ ను బలహీనపరిచుకున్నారని నా తలంపరు. తామడిగిన వాటికి సమాధానంలేనపుడు కార్మికుల విమర్శలను వల్ల వాటిని సాధించగలమనే నమ్మకమైనారేమీ. వర్క్ షిప్ లో స్టాఫ్ కమిటీ సభ్యులు ఇలా ప్రచారం చేస్తారు. స్టాఫ్ కమిటీల ద్వారా కష్టాలు పోగొట్టుకొన ప్రయత్నిద్దామనీ యూనియన్ ప్రచారం చేసికోవద్దననీ, వాటిలో పాల్గొని వాని నిజస్వరూపాన్ని బట్ట బయలుపేద్దామని చెప్పే విషయ ప్రచారం అతికట్టటానికి యూనియన్, వర్క్ షిప్ ను ఇబ్బందులమీద సమీకరించుట ద్వారా కమిటీలను, వీర్ని వర్క్ షిప్ నుండి దూరంచేయగలుగతం.

1929 లో రైల్వేవారు ఈ కమిటీలను సాపేక్షించినపుడు వెంటనే యూనియన్, వీనికి వ్యతిరేకంగా తీర్మానంచేసింది. ఆ తీర్మానం, వర్క్ షిప్ ప్రయోజనాలను, యూనియన్ నాశనంచేయుటకు ఇవి ఏర్పడ్డాయి కాబట్టి వీటిని రద్దుచేయాలని తెల్పుతుంది. కాని యూనియన్ నేటివరకుగూడా వర్క్ షిప్ మధ్యగాని, యూనియన్ కమిటీలలోగాని, ఈ విషయాన్ని సచ్చెప్పి ఆ తీర్మానాన్ని ఆచరణలో అమలుజరుగునట్లుగా చేయలేకపోవుటవల్ల యూనియన్ లో బాధ్యతాయుత సాసంలొనున్న కొందరు స్టాఫ్ కమిటీలలో ప్రవేశిస్తున్నారు. దీన్ని అతికట్టలేకపోతోంది యూనియన్. యూనియన్ బాధ్యులు వీటిలో పాల్గొనుటవల్ల వర్క్ షిప్ లో వీరే వాటికి ప్రాముఖ్యత నిచ్చినవారౌతున్నారు. యూనియన్ ముఖ్యులను స్టాఫ్ కమిటీలలోకి పోనివ్వటండా చేయాలంటే, వర్క్ షిప్ యొక్క సమస్యలన్నిటినీ యూనియన్ తిసికొని రోజువారీ ఆందోళన ద్వారా వర్క్ షిప్ ను సమీకరించునట్లు మనం కృషి చేయాలి. ఈ సమీకరణ కార్యక్రమాన్ని యూనియన్ ఎంత తీవ్రంగా చేయగలుగుతుందో దాన్ని బట్టి వర్క్ షిప్ దూరం యూనియన్ ను అండగానుండటం,

యూనియన్ లోని ముఖ్య సభ్యులు స్టాఫ్ కమిటీ కార్యక్రమాల్ని వదులుకోవటం జరుగుతుంది. అప్పుడే ఈ కమిటీలు జీవచ్ఛవాలలాగ తయారవుతాయి. అందువలన కేంద్రసంఘం యూనియన్ కు వీటివల్ల వచ్చే ప్రమాదాన్ని గుర్తించి వీరిని రద్దుచేయటమే తగిన అందోళనకు ఒక నిర్ణీత కార్యక్రమ మిచ్చి బ్రాంచిలను నడుపవలసికొంది.

యం. అండ్ యస్. యం. రైల్వే ఎంప్లాయిస్ యూనియన్ శాఖలు: వాని సరిహద్దులు:- ఈ రైల్వే పనివారల సంఘంలో ఇంతమాత్రం 12 శాఖలున్నాయి. కేంద్రకార్యాలయం పెరంబూరులో ఉంది. దాదాపు 20 సం. నుండి పనిచేస్తున్నది. రిజిస్టరు చేయబడి, 1989లో రిక్ గ్నజ్ చేయబడింది. ఇంకా ఎక్కువ బ్రాంచిలు తెరవాల్సిన సంకల్ప ముండిగాని, ఇతరభాషా ప్రాంతాలు కావడంలో అంధ్రప్రదేశ్ కి వీలుగా వుండా వచ్చింది. మొత్తం రైల్వేవర్కర్స్ 54000. అందులో పూర్వం 30 వేలనుండి వరకు సభ్యులుగా నుండేవారు. సమ్మెలపీడన నిర్మాణ లోపాలవల్ల జారిపోయారు క్రమేవీ. ఇప్పుడు సభ్యత్వం 18000 బలమైన వునాదులమీద ఇప్పుడిప్పుడే యూనియన్ నిర్మింపబడుతోంది. కారణం కమ్యూనిస్టుపార్టీయే నని కార్మికవర్గం గుర్తిస్తోంది.

యూనియన్ బ్రాంచిలు:-

సెం	బ్రాంచి పేరు	నుండి	వరకు
1.	పెరంబూర్	వర్కు షాపు	
2.	పెరంబూర్ ఓపెన్ లైను	మద్రాసు సెంట్రల్ బేసిక్ బ్రిడ్జి సెంట్రల్	నూల్లూరు పేట రాయపురం ఆర్కోణం
3.	బిట్రగుంట	నూల్లూరు పేట	ఉలవపాడు
4.	బెజవాడ	ఉలవపాడు రేషల్ తాడేపల్లి గుడివాడ	తాడేపల్లిగూడెం గుంటూరు బందరు భీమవరం
5.	రాజమండ్రి	తాడేపల్లిగూడెం	వాల్తేరు

6.	దొంగళాండ	నిడదవోలు తాళేపల్లి గుంటూరు	వర్కాపుర మాచర్ల నంద్యాల
7.	గుంటకల్లు	రాయచూర్ నగోపేటి హిందూపురం	కడప వర్కాపుర గుంటూరు
8.	హుబ్లి	వర్కాపుర మాచర్ల నిడదవోలు	నగోపేటి హిందూపురం
9.	జాలార్ పేట	అక్కోణం	హుబ్లి తెంగుటూరు
10.	అక్కోణం	వర్కాపుర అక్కోణం	కడప
11.	పాకాల	కాటాపడి పాకాల	కడప గుంటూరు
12.	మద్రాసు న్యాయ జనరల్ ఆఫీసు (క్లర్కు)		

కేంద్ర సంఘపు నిబంధనలు:- (Union Rules) విజ్ఞాన చేయబోయేముందు ఈ నిబంధనలు ఆమోదించబడ్డాయి. ఇది 1910 సం॥లో ఆమోదాన్ని పొందాయి. ఈ సంఘంపేరు యం. అండ్ సుప్. యం. రైల్వే ఎంప్లాయిస్ యూనియన్. ఆఫీసు పెంజంబూరులో ఉంటుంది.

ఉద్దేశాలు :- రైల్వేలో ఉద్యోగము చేస్తున్న కార్మికుల సంఘ టిత్ పరచుట 2. సభ్యులుగా చేరికవారి పని గంటలు, సర్వీసు నియమాలు అభివృద్ధిపరచుట 3. న్యాయమైన పని గంటలు, జీతం, రిటైర్మెంట్ పును అల వెన్సులు పొందుట 4. యజమానులకు కార్మికులకు వచ్చే తగాదాలను కాంతియుతంగా తీర్చేందుకు 5. తగాదాలవల్లగాని, లేక ఉద్యోగంపోలేనూ తాత్కాలిక సహాయంచేయుట 6. సభ్యుల అభివృద్ధికోసం లెజిస్లేషన్ ను నిల బడుట. ఆ ఖర్చులు రాజకీయ ఫండునుండి తీయుట. 7. ప్రయాణం చేసేపుడు ప్రజలకు, పనిచేసేపుడు వర్కయను తగు రక్షణలు కల్పించుట, తగు కంపెన్ సేషన్, ప్రమాదాలు జరిగినపుడు ఇప్పించుట 8. కార్మిక సంఘాల రాజ

కీయ సాంకేతిక విషయాలలో పాల్గొనుట 9. తల్లిదండ్రులు చనిపోతే సభ్యుల పిల్లలకు తమ సహాయం చేయటం. సభ్యులకు లాభకరమైన ఇతరసంస్థలకు సహకారం లభిస్తుంది. ఇతర కార్మిక సంఘాలతో సహకారం మొనర్చుట. 10. భాగ్యతంగా గావడం, ముసలితనంలో చనిపోయినవారి వారసులకు భవనహారం చేయటం 11. యూనియన్ ఆదర్శాలు గల ప్రతి కార్మిక సంఘంతో ఆమోదముతో కావటం (కలియటం) 12. ఇటువంటి ఆదర్శాలతో సి. యి. సి నిర్ణయించిన లేక తరచు జరిగే జనరల్ బాడీ మీటింగులలో నిర్యయాల ప్రకారం ఏ విధానమైనా ఆవలంబించవచ్చు 13. పరస్పర ఇష్టం, అనుమతిమీద సాధ్యమైనంతవరకు అధికారుల సహకారం సానుభూతితో సంఘసభ సేదంగా నడచుట. వీనితోటకు పాటుపడుతుంది. యూనియన్ ఈ దిశకు విషయాలమీద స్టాఫ్ తో సహకారం చేస్తుంది.

1. ప్రజల రాకపోకల నిమిత్తం జాగ్రత్తగా తమ పనిని నిర్వహించటం, ధర్మాల నెరవేర్చటంలోనూ,

2. మంచిప్రవర్తన, క్రమశిక్షణ పాటించటంలోనూ

3. పై అధికారులతోనేగాక, కమ్యూనిటీ (సంఘం) మొత్తాన్ని దృష్టిలో పెట్టుకొని పనిని నిర్వహించటంలోనూ

4. న్యాయమైన శాంతియుత పద్ధతుల ఆవలంబిస్తుంది. దౌర్జన్యాన్ని వ్యతిరేకిస్తుంది. జాతి, మత, కమ్యూనిస్టు సిద్ధాంతాలమీద యూనియన్ ను నడపకుండుటలో సహాయపడుతుంది.

పరిపాలన:- జనరల్ బాడీ సర్వాధికారి. జనరల్ బాడీ అంటే

1. సాంవత్సరిక సాధారణ సమావేశం 2. ఈ సమావేశానికి నిర్ణయించబడిన తదితర ఏ జనరల్ బాడీ సమావేశమైనా అలా జనరల్ మీటింగ్ ను సమావేశ పరిచలేకపోతే సభ్యులందరివద్ద నుండి అట్టి సమస్యమీద ఓట్లు తీసుకోవటం జరుగుతుంది. ఆడిట్ వింతర్నాత వీలైనంత త్వరలో సాంవత్సరిక సాధారణ సమావేశం జరుగుతుంది. 15 దినాలు ముందుగా జనరల్ సెక్రటరీ నోటీసులు, పత్రికలద్వారా స్థలం, చర్చనీయాంశాలు తెలియజేయాలి. ఆఫీసు బేరర్లు, అంటే సి. ఇ. సి సభ్యులు, ప్రతి పందతునికి ఒకరుచే|| ఎన్నికొనబడిన ప్రతినిధులు, సంవత్సర జనరల్ బాడీ మీటింగునకు సభ్యులైయుంటారు. 15 నెలలకు ఎన్నికవకూడని 12 నెలలవరకు వారు ప్రతినిధులుగా ఉంటారు.

10% సభ్యుల సంతకాల సాధారణంగా గాని ఇతర జనరల్ సమావేశాలన్ని సి. ఇ. సి. ఆవశ్యకమనుకొన్నపుడు సమావేశపరచవచ్చు.

బాలటుపద్ధతి:-సి. ఇ. సి. ఓటు కేసికోవాలని నిర్ణయించినపుడు ఇది తెలియపరిచి, సభ్యుల కనుకూలమైన విధంగా, రహస్యంగా నుండునట్లు పరిశీలించబడినట్లయిందాల్సి ఉంటుంది. ఇటువంటివి రద్దుచేయ్యాలంటే 50% సభ్యులు హాజరై 3/4 మెజారిటీ అనుకూలమై యుండాలి.

యూనియన్ తగాదాలను ప్రేక్షకులనుటకు వీలైన పక్షతులన్ని ఆవలంబించి (Negotiation, Conciliation, Mediation, Arbitration) రైల్వేస్ వ్రాతమూలంగా తెలియజేసి విఫలమైతే తప్ప, వర్కర్స్ ఇబ్బందుల మీద పనిని (రాయబారాన్ని) వదలుకున్నట్లుగా ప్రకటించరాదు. యూనియన్ అనుజ్ఞ లేనిదే సమ్మెచేస్తే వారికెట్టి సహాయం, సానుభూతి ఉండదు.

వారి ఆర్థిక సౌవులం, కార్యక్రమంచూచి సి. ఇ. సి. నిర్ణయం ప్రకారం బ్రాంచీలు ఎక్కువ చేయవచ్చు. బ్రాంచీలు వ్యతిరేక ప్రచారం చేస్తున్నవని తెలిస్తే సి. ఇ. సి. 3/4 మెజారిటీ తీర్మాన మనుసరించి ఆ బ్రాంచీని రద్దుచేయవచ్చు.

సెంట్రల్ ఎగ్జిక్యూటివ్ పరిసాలన:-(సి. ఇ. సి.) A కేంద్ర కార్యాలయానికి చెంది, సాధారణ యూనియన్ నిర్వహణ నిమిత్తం జనరల్ బాడీకి లోబడి ఎగ్జిక్యూటివ్ ఉంటుంది. వీరు (1) ప్రెసిడెంట్ (2) ఇద్దరి కన్నా ఎక్కువగాని వైస్ ప్రెసిడెంట్లు (3) జనరల్ సెక్రటరీ (4) ఇద్దరు సహాయకార్యదర్శులు. (5) ఖాళాధికారి (6) ప్రతి బ్రాంచికార్యదర్శి (7) 1000 సభ్యులకొకరు చొ॥ ఎన్నుకోబడిన సి. ఇ. సి. మెంబరు.

B. వీరికి ఏ ఆఫీసు లేదు నైనా సమ్మెండుచేయుటకు, తొలగించుటకు అధికారముంది. కాని ఆ కమిటీ ఖాటింగ్ ఎజెండాలో తెలియచేయాలి. హాజరైన సభ్యులలో 3/4 మంతు అనుమతి నివ్వాలి. అలా సమ్మెండుచేయబడిన సభ్యుడు జనరల్ బాడీకి విన్నవించుకోవచ్చు. జనరల్ బాడీ తుదినిర్ణయ మాతుంది.

C. సాధారణ హక్కులకు భంగకరంగానుండా సి. ఇ. సి. యూనియన్ కాన్ స్టిట్యూషన్ కు వ్యతిరేకంగా మార్పులు చేయటం, నిర్వహింపగలడనే సమ్యకమున్నవారికి బాధ్యత నొప్పించటం, అతనిని సమ్మెండు, డిస్మిస్

లేక ఘోస్ నేయటానికి, డెనిఫిట్ ఫండ్స్, లేక యూనియన్ నిర్వహణకు అవసరమనుకున్న ఏదెన్నోలేషన్లు నైనా చేసి ఆమలుజరుపుటకు, యూనియన్ కు ప్రత్యేక సేవచేసినవారికి ట్రైల్స్ లున్నట్లు వ్యతిరేకంగాని తనకు సరిహద్దులున్నట్లు, సి.ఇ.సి. నిర్వహణ బాధ్యత నెవరికైనా అప్పగింపవచ్చుగాని, సి. ఇ.సి. ఆఫీసు బేరర్లు ఎలా భనాన్ని వ్యయపజచాలో నిర్ణయిస్తారు. యూనియన్ నిబంధనలతో వ్యతిరేకంగా ఏమిచేసినా జరిమానా, సీనాల్ షేయవచ్చు. ఎగిక్యూటివ్ లోని మొదటి రీ గురు ట్రైల్స్ పలివారు కానివారందరవచ్చును. వీరు సంగతిగాని, సంగతి మహాసభ జరిగేంతవరకుగాని ఉంటారు. మధ్యనువచ్చే ఖాళీలు సి. ఇ. సి. పూర్తిచేస్తుంది.

సభ్యులుగా నుండి 21 సంగతి పయస్సున్నవారే ఆఫీసు బేరర్లుగాను 6, 7 ప్రతినిధులుగాను ఎన్నుకొవచ్చు.

రిప్రజెంటేషన్:- రిప్రజెంటేషన్ లున్న జనరల్ బాడీ లేక ఎగిక్యూటివ్ లేక ప్రత్యేక సో కమిటీ కలసి తీర్మానంచేయాలి. ఏ ఒక్కరూ అధికారులతో రిప్రజెంటేషన్ చేయరాదు. ప్రస్తుతం జనరల్ మేనేజరుకే అన్ని రిప్రజెంటేషన్ నడపాలి.

మీటింగునకు కొరము:- సి. ఇ. సి. కి కొరం కమిటీలోని 30% సభ్యులుంటే పూర్తియైనట్లే. మొత్తం ఎన్నుకొబడిక సభ్యులనుండి జనరల్ మీటింగునకు 20% హాజరుకావాలి.

యూనియన్ ఫండ్స్: అకౌంట్స్:- ఇండియన్ ట్రేడు ఆఫ్ (1926) సెక్షన్ 15 ననుసరించి జనరల్ ఫండ్స్ వనూలుచేయవచ్చు. అదే చట్టం 16 వ సెక్షన్ ననుసరించి రాజకీయపరిసిథుల ఖర్చులకు వనూలుచేయవచ్చు. ఈ డబ్బు బాధ్యత సి. ఇ. సి. డైరెక్టురీ. బ్యాంకులోగాని, సేవింగ్స్ బ్యాంకులోగాని వేయాలి. ట్రెజరర్, లేక జనరల్ సెక్రటరీ లేక ప్రెసిడెంట్ చుట్టూరా బ్యాంకునుండి ఆ డబ్బు తీయవచ్చు. ట్రేడు ఆఫ్ ప్రకారం పట్టా పొందిన ఆడిటర్ లెట్టరు చూడాలి. 7 దినముల నోటీసుతో సభ్యులుగాని, అధికారుల ప్రతినిధిగాని, ఆఫీసు పనిగంటలలో వివరములన్నీ తనిఖీ చేయవచ్చు. కాని అతడు అలా వ్రాతమూలకంగా తెలియచేయాలి. ప్రతి వత్సరం, శ్రీమతి వత్సర జమాఖర్చులు, సభ్యుల పట్టి, ప్రతి కాటిగరీకి సంఘాగా చెల్లించినవారి పేర్లతో అధికారులకు పంపాలి.

సభ్యత్వ రుస్తుము:- యూనియన్ నిబంధనలను లోబడియుండి దసని సంతకం చేసి, వారి యిష్టంమీద యూనియన్ సభ్యులుగా ఏ రైల్వేపని వాడైనా చేరవచ్చు.

1 రు నుండి 30/ రు వరకు వీతం తీస్తుంటే సరిపెను 0-8-0 రు వసూం.

31/- " 80/- " 1-0-0 "

81/- " ఎంతైనా " 2-0-0 "

యూనియన్ వాకి లేకుండా ఉండి, ఉద్యోగం నుండి నిమించితే యూనియన్ సహాయానికి అర్హుడౌతాడు.

యూనియన్ వత్సరం ఏప్రిల్ 1 నుండి మార్చి 31 వరకు. సంవత్సరం బహిరంగంగా ఉన్నప్పుడు రుసుం చెల్లించకపోతే సభ్యత్వాన్ని కోల్పోతాడు.

సి. ఇ. సి. ఏ సభ్యుడినైనా కారణం చెప్పకుండా సభ్యునిగా నిరాకరించవచ్చు. అతను 6 నెలలలోపున జనరల్ బాడీకి తెల్పుకొనవచ్చును.

వ్రాతమూలకంగా 7 రోజుల నోటీసుతో సభ్యుల పట్టి అధికారుల ప్రతినిధి లేక ఏ సభ్యుడైనా ఆఫీసు గంటలలో చూడవచ్చును.

గౌరవసభ్యులు:- ట్రేడ్ యూనియన్ అప్టు 22 సెక్షన్లు ప్రకారం సి. ఇ. సి. రైల్వేపనివాడు కాకపోయినా, యూనియన్ అభివృద్ధి కోసం పాటుబడేవాన్ని గౌరవసభ్యులుగా నియమించవచ్చు. సి. ఇ. సి. మెంబర్లైతే గాని అతనికి ఏ మీటింగులోనూ ఓటింగు హక్కు ఉండదు.

నియమాల మార్పు:- షి మెబరిటీలగ జనరల్ మీటింగులో యూనియన్ రూల్సులో మార్పులు చేయవచ్చు. దీనికోసం పిలువబడిన జనరలు మీటింగు ఆదాయవ్యయా లన్ని సరిచూచి యూనియన్ గు రద్దుచేయవచ్చు.

ఈ నిబంధనావళి మితవాదనాయకత్వం చేత తయారుచేయబడి యూనియన్ లో 1940 లో ప్రవేశపెట్టబడ్డది. యూనియన్ లో అతివాదశక్తులు కమ్యూనిస్టుభావాలతోటి అప్పడప్పుడే తలెత్తుతున్నాయి. చాల బాల్యదశలో వున్నాయి. అయినప్పటికీ కమ్యూనిస్టు సిద్ధాంతాలపై నడపబడమోడదనే నియమాన్ని పూర్తిగా వ్యతిరేకించారు. ఈ వ్యతిరేకించినవారు చాల కొద్దిమంది. అతివాదశక్తులు అప్పటి స్థితిలో అతి బలహీనంగా నుండబట్టే యూ రియాక్షనరీ నిబంధనావళి అంగీకరింపబడ్డది. దీని ప్రకారం యూనియన్

ఫంక్షనింగ్ ప్రజాతంత్రసూత్రాల ప్రకారం జరగటానికి ఏమాత్రం అవకాశం లేదు. యూనియన్ కార్మికులయొక్క సుఖుటనాకైని పెంపుచేసి హక్కుల కొరకు వారీయొక్క ఐక్యతాబలంతో కూడుకొనిన బ్రహ్మాండమైన వుద్యమాన్ని సడిపే సాధనంగా కాకుండా యజమానులతోటి కార్మికులతరపున బేరమాడే మధ్యస్థత్రు ఏజన్సీగా నుండి పని చేయటమే నిబంధనావళియొక్క ముఖ్యోద్దేశంగా కానవస్తోంది. కార్మికులు యూనియన్ అనుమతి లేకుండా సమ్మెలుచేస్తే అట్టివారికి యూనియన్ ఏమీ సహాయపడదు. వారితరపున నిలబడదు. వారి కర్గం వారిదే నని నిబంధనావళిలో నాయకత్వం వహించిన వైఖరి యజమానుల వైఖరితో సరిసమానమే. నిబంధనావళిలోని ఈ సంకుచిత రియాక్షన్ క్లాజుల సన్నిటిని మార్చించి మొత్తపు నిబంధనావళిని ప్రజాతంత్రపరిణామ కమ్యూనిస్టులు, మిగతా అభివృద్ధిశక్తులు కలిసి కృషిచేయవలసి వుంది. ఇందుకు వర్కర్స్ లో చైతన్య మభివృద్ధిపరచవలసి వుంది.

బ్రాంచి నిబంధనలు (Branch Rules):-

కమ్యూనిస్టు పార్టీ సభ్యుడు జనరల్ సెక్రటరీగా మొదటిసారిగా ఎన్నుకోబడినతర్వాత 1943 మే లో సమావేశమైన సి. ఇ. సి. ఈ నిబంధనల నామోదించింది.

1. బ్రాంచి జనరల్ బాడీ అంటే రూల్స్ ప్రకారం సాధారణసభ్యులచే ఎన్నుకోబడిన ప్రతినిధుల సమాహం. గ్రూపు మీటింగుల అంటే బ్రాంచి కమిటీ నిర్ణయించిన ఆయా స్థలాలలోని, ఆఫీసు, వర్క్ షాపు, డిపార్టుమెంటు ప్రాథమిక సభ్యుల సమావేశాలు.

2. సాధారణనిర్వహణ మంతా బ్రాంచికమిటీ జరుపుతుంది. బ్రాంచి కమిటీలో (1) వైస్ ప్రెసిడెంటు (2) కార్యదర్శి (3) ఇద్దరు సహాయకార్యదర్శులు (4) కోశాధికారి (5) సి. ఇ. సి. సభ్యులు (6) ప్రతి సం॥ ఎన్నుకోబడే కమిటీ సభ్యులు, వైస్ ప్రెసిడెంటు తప్ప మిగతావారందరూ రైల్వేలో ఉద్యోగస్థులై ఉండాలి. యూనియన్ సభ్యులై యుండాలి.

3. బ్రాంచి కమిటీ (సి. ఇ. సి.) బాధ్యతలను నిర్వహించుటకు నెలకొనగాని లేక వీలైనన్ని ఎక్కువ సార్లు సమావేశం కావాలి. అత్యవసరమైతే 1 రోజు నోటీసు, లేకపోతే 3 దినాల నోటీసు చాలు. ఎవండా అంతా ఆ నోటీసులోనే తెలియజేయాలి.

4. కోరమునకు బి. యి. సి. సభ్యత్వములో $\frac{1}{3}$ వంతు చాలు.
5. నోటీసులో తెలిపని వేచైనా కార్యదర్శి ఎజెండాలో కలగవచ్చు.
6. వైస్ ప్రెసిడెంటు, కమిటీ కలెక్టరును హాజరుకాలేకపోతే సరైన ఎన్నికవిధానంతో ఏ కమిటీసభ్యుడైనా అధ్యక్షునిగా ఎన్నుకోవచ్చు.
7. కాకాస్ట్రొపానల్ పద్ధతులమీద వచ్చే బిల్లులను, చైర్మన్ రూలింగ్ సభ్యులకు పర్మిట్తుంది. ఈ రూలింగ్ మెజారిటీచే వాగ్దానకారణమైతే సి. ఇ. సి. కి తెలియజేయాలి. సమాధానం పట్టుకొనవలసి చైర్మన్ రూలింగ్ అమలునం దుంటుంది.
8. బ్రాంచి కమిటీమెంబరు వరుసగా 3 మీటింగులకు రాకపోతే సమాధానమడగాలి. ఈ జవాబు సబబుగా లేకపోతే మరొకరి ఆస్థాన ఏర్పాటుచేసుకోవచ్చు.
9. బి. యి. సి. నిర్ణయాలు చైర్మన్ అంతిమ ప్రకటన సభ్యులు చేతులెత్తినమీదట మెజారిటీబట్టి నిర్ణయింపబడుతుంది. ఏముగ్గురు సభ్యులైనా పోలింగ్ పెట్టమంటే అది సెనెస్సుబడాలి.
10. అఫీసుచేర్ల తమస్టాఫ్ ను నియమించుటకు, నూపర్ వైజ్ చేయుటకు, డిస్ మిస్ చేయుటకు, అనుపాజ్జలలో నుంచుటకు హక్కుంది. అభిప్రాయ భేదాలుంటే బి. యి. సి నిర్ణయం అఖిరుదాతుంది.
11. బ్రాంచి కార్యదర్శి అందరికన్నా ముఖ్యుడు. ఎప్పటికప్పుడు బి. యి. సి నిర్ణయాల అమలుపజచాలి. పూర్తికి రెస్పాండెన్సు, మినిట్సు, రిజిస్టర్లు, ఇతర అవసరపుస్తకాలు జాగ్రత్తచేయుటం ద్వారా నిర్వహణంతా చూస్తుంటాడు.
12. వీరైనంతవరకు బి. యి. సి మీటింగు ఇతర అఫీస్ చేర్ల నలహా ననుసరించి సమావేశపడుతున్నట్టాది. వారందరినీ $\frac{1}{3}$ వంతు సభ్యులతోర్కమీద ప్రత్యేక సమావేశం జరుపవచ్చు. సెక్రటరీ అలా పిలువకపోతే వైస్ ప్రెసిడెంటుగాని, సహాయకార్యదర్శులుగాని ఆమీటింగు జరుపవచ్చు.
13. సంవత్సర సాధారణ సభ్యుల సభలో కార్యదర్శి పనినిపోర్టును చదవాలి.
14. ప్రధానకార్యదర్శికి స్టేటుమెంటు, రిటర్న్లు పంపుతుంటాది.
15. బ్రాంచిఅఫీసులో సభ్యులచేర్ల రిజిస్టరుంటాది. ఏసభ్యుడైనా

కార్యదర్శికి 3 రోజుల నోటీసుతో ఆఫీసుపని గంటల్లో రిజిష్టరు చూచుటకు ఆర్డరు ఉంది.

16. బి. యి. సి మీటింగులో కార్యదర్శి, అధికారంతోను, సెంట్రల్ ఆఫీసుతోను జరిగిన ముఖ్యమైన విషయాలను, సర్క్యులర్లను చూపాలి.

(b) రోజువారీ ఖర్చులకు గాక మిగతా వివిధంగా డబ్బును కాంక్రెట్ చేయరాదు. బి. యి. సి అనుమతి పొందాలి. తనదగ్గర 25/ర ఆత్యవసర పరిస్థితులకు ఉంచుకోవచ్చును. ఆడబ్బుయొక్క ఖర్చులను బి. యి. సి ఆమోదించాలి.

(c) సాధారణ సభ్యుల సమావేశం, మినియూకాపీ, నెలసరి వర్క్ రిపోర్ట్ కేంద్ర ఆఫీసుకు పంపుతుండాలి.

17. సహాయకార్యదర్శులు: ఒకరు కార్యదర్శికి, మరొకరు కోశాధికారికి సహాయపడాలి. బి. యి. సి కోర్కె ప్రకారం నిర్ణయాల నమలుపర్చాలి.

18. కోశాధికారి: డబ్బుకంతా బాధ్యుడు. యూనియన్ డబ్బు సంతా బ్యాంకులో వేయాలి. దీన్ని ఇద్దరు అంటే (1) సెక్రటరీ, కోశాధికారి లేక (2) కోశాధికారి, వైస్ ప్రెసిడెంటు తగు రసీదులతో తనిఖీచేస్తుండాలి.

19. బ్రాంచి కార్యదర్శి సర్టిఫై చేసిన వోచర్లపై ధనవ్యయం జరగాలి. ఖర్చులు నిబంధనలబట్టి వ్యయపరచిందీ లేనిదీ చూడవలసిన బాధ్యత ఉంది. రోజువారీ (కాంటిన్ షెంట్) ఖర్చులకు 25/ర వరకు దగ్గర ఉంచుకోవచ్చు.

20. బ్రాంచి అకౌంట్లు వ్రాస్తూ ఆదాయ వ్యయాలు, సభ్యులపట్టి, బి. యి. సి కి చూపుతుండాలి.

21. సంవత్సరాంతరం ఆదాయవ్యయపట్టికలు, అడిట్ ప బ్రాంచి సాధారణ సమావేశాలకు చూపుటకు తయారై ఉండాలి. బ్రాంచి కార్యదర్శికి సభ్యత్వపట్టిక తయారుచేయుటలో సహాయుడై ఉండాలి.

22. అకౌంట్లు:- బి. యి. సి ప్రత్యేక ఫండులను బోనస్ షేడ్ అవసరాలకు పనులు చేయవచ్చు. బి. యి. సి ఇటువంటి నిర్ణయాన్ని వెంటనే సెంట్రల్ ఆఫీసుకు తెలియజేస్తూ సకాలంలో ఎకౌంట్లను పంపాలి.

23. బి. యి. సి ఆమోదించిన విదప ఆదాయవ్యయాలను క్రమపద్ధ

తెలుగు సాహిత్య చరిత్ర (పాఠశాల విద్యార్థుల కొరకు) - పాఠశాల విద్యార్థుల కొరకు

24. పి. లోకేశ్వరయ్య ప్రెస్ లోనుండి వచ్చినది. ఇది 1966 లో వచ్చినది. రావండా పంపించి. ఈ కేసులో ఇచ్చిన ఆకృతిని బట్టి, ఇది 1966 లో వచ్చినది.

25. సి. యి. సి. చుట్టూరేకులగా ప్రాచీన కట్టడమునా, ఇతరులతోగాని, అప్పుడ ఇవ్వబడిన, పుష్కలమునకు, అప్పుడు కొనుగ్గు, పొందబడిన తమ జాగ్రత్తగా.

23. యూరేయన్ శత్రుల కష్టాలు, సమీకరితీ (వైస్ ప్రెసిడెంటు, సెక్రటరీ, అసిస్టెంటు, రి శత్రులు) ద్వారా దీప్రకేరణ చేయవలె. దీనిని ముగ్గురున్నా కోర్టులూ ది యభిమతి.

27. ఎలక నులు:- (a) ప్రతి 25 మంది లేక కొద్దిగా తక్కువైనా, నిండుగా చెల్లించిన సభ్యులమండే గ్రూపుమీటింగులలో ఒక్కొక్కరిచో॥ జనరల్ బాడీకి ప్రతినిధుల నెన్నుకోవాలి. 7 కోట్లకు మించుగా ఆ ప్రదేశం, కాలం గలగిన నోటీసుల పంపివెట్టాలి. (b) పి. యి. సి. సభ్యుల సంవత్సర సాధారణ సమావేశంలో 100 కి లేక కొద్దిగా తక్కువైనా ఒకరిచో॥ ఎన్నుకోవాలి. వర్క్యూషాపు బ్రాంఛీలు (హబ్బి, ఆర్కొణం, పెదమిర్యూరు) ప్రతినిధులతో బాడీ, గ్రూపు మీటింగులలో పి. యి. సి. సభ్యుల నెన్నుకోవచ్చు. (c) సి. యి. సి. సభ్యులు 1000 లేక కొద్దిభాగంలో ఒకరు చో॥ సాధారణ సభ్యుల సమావేశంలో ఎన్నుకోవాలి (d) కేంద్ర సమావేశానికి 100 లేక భాగానికి ఒక్కరు చో॥ గ్రూపుమీటింగులలో లేక జనరల్ బాడీ లలో ఎన్నుకోవాలి.

28. ఆన్ని ఎన్నికలు అఖిషియలు సం॥ అంటే ఏప్రిల్ 1 నుండి
మార్చి 31 వూ కయింత రూత జరుగుతుంది.

29. మధ్యగావచ్చే ఖాళీలను బి. యి. సి. ఎన్నుకుంటుంది.

30. ఆవనరమైశాపుడల్లా బి. యి. సి. ఎన్నెకల ఎర్పాట్లుచేస్తుంది.

31. బ్రాంచీ జనరల్ బాడి 25 మందికి ఒకరు చొ॥ ఎమ్మెల్యేల జిస ప్రతినిధులతో, కమిటీ మెంబర్లతో, సి. యి. సి. సభ్యులతో, ఆఫీసు బేరర్లతో కలియుంటుంది.

(b) 15 రోజుల ముందుగా బ్రాంచి జనరల్ బాడీ జరుగుతుందని తెలియచేయాలి.

(c) జనరల్ బాడీ సంవత్సరానికొక పర్యాయం సమావేశమాతుంది.

(1) అభిమాన క్రొత్త బి. యి. సి. సి. యి. సి. సభ్యులను.. ఆఫీసు బేరర్లను ఎన్నుకొనుటకు, (2) ఆదాయ వ్యయాలు సంవత్సర రిపోర్టు తగ్గుదల చేసేందుకు (3) తీర్మానాలు చేయుటకు జనరల్ బాడీ సమావేశమాతుంది.

32. ఆఫీసు బేరర్ల, బి. యి. సి. సభ్యులను తీసివేయుట:-

ఒకడు యూనియన్ డ్రీమానికే భంగకరంగా తప్పులు చేశాడని తెలిసివచ్చుచున్నాడు, బి. యి. సి. ఆ వ్యతిరేక పనులు చుట్టించి, ఆతని తప్పులనుగల చారిటీ షీటు నిచ్చి దానికి సమాధానమియ్యవలెనని కోరాలి. 3/4 మెజారిటీతో వానిని సరియైన సమాధానమియ్యలేదని సస్పెండు చేయవచ్చు. కాని నిలబోవున బి.యి.సి. జనరల్ బాడీ సమావేశపడి చివరకు అధికార ముంటుందేగాని ఒక మెంబరును ఎక్స్పల్ (Expel) చేయటానికి ఎటువంటి అధికారం లేదు.

అఖిలభారత రైల్వేపనివారల సమ్మేళనం:- (A. I. R. F.)

దీనికి రెండు సం॥ కొకపర్యాయం ఎన్నికలు జరుగుతాయి. దీనితో ఆఫీసియేటు ఆయిన యూనియన్ లు 18 ఉన్నాయి. ఫెడరేషనుయొక్క మొత్తం సభ్యత్వం 1లక్ష 10లక్షలు. ఒకరైల్వేలోనే ఒకదానికొకటి పోటీగా నున్న సంఘాలన్నీటికి ఫెడరేషనుతో అనుబంధంచేసికోవటం అచారంగా ఉంటోంది. రైల్వేకార్మిక ఉద్యమంలో విక్రమము పెంపుచేయవలసిన ఫెడరేషను ఒక్కొక్కరైల్వేకు ఒకేయూనియను ఉండునటుల చూడవలసింది. అలాగాక పోటీసంఘాల ప్రోత్సహించి కార్మికవర్గ విక్రమము విచ్చిన్నం చేయుటవల్ల ఫెడరేషనే బలహీనపడుతుంది. అనుబంధంచేయబడిన సంఘంలో 500 లోపు సభ్యత్వముంటే రిగ్యులర్ చొ॥ 1000లోపును 10 మందిచొ॥ వెయ్యి పై 15మందిచొ॥ ఎన్నుకోబడిన ప్రతినిధులతోటి ఫెడరేషనుయొక్క జనరల్ కౌన్సిలు ఏర్పాటుతుంది. ఫెడరేషనుతరపున వివిధరైల్వే యూనియనుల ప్రతినిధులకు, రైల్వేబోర్డుకు, కార్మికులహక్కుల విషయమై ఆరునెలల కొకసారి సమావేశాలు జరుగుతుంటాయి. ఈ సమావేశాలప్పుడే ఫెడరేషను

జనరల్ కొన్నిలు సమావేశాలుగూడ జరుగుతుంటవి. నేలకొరిగి కాట్లపలను అండగాగల్గినప్పటికీ, డైరెక్షను కాట్లపలతోక్కలమీద లక్షలమంది కాట్లపల, సమావేశాదర్శముగా నిర్మించిన బొద్దుతో ఆపుడవును. కలసి కొని, కాట్లపలచుట్టలమీద బేరమాటే వర్తించగానే నష్టమైంది. రాయిస్టు, మెహతావగైరా ప్రభుత్వసభలు ముఖాలు తమ నాయకత్వమును నిరసనను కొనవలెననే దురాశవల్ల, కేవలపలల డైరెక్షనులకు ఈ దుర్ఘటిపట్టింది.

నాయకత్వం సదిహాయేదశలో బలీయమైన టి సంఘాలను డైరెక్షను నుండి రద్దుచేయటం, బి. బి. సి. ఐ; టి. ఆండ్ ఎ డైరెక్షనూనియసుల చేర్పు కోక లక్షమంది కాట్లపల సంఘాతశక్తిని కాలవన్నింది. మనం నేడు ఆను బంధింపబడియున్న సంఘాలలో ప్రచారమైనట్టి, కాట్లపలలో ఇంకా బలమైన ఉద్యమాన్ని నిర్మించి, డైరెక్షను, ప్రజాస్వామ్య సూత్రాలమీద నడచు నట్లు చూడాలి. ఆనుబంధం రద్దుచేయబడిన యస్. ఐ. ఆర్; జి. ఐ. పి; యన్. డబ్ల్యు. ఆర్ యూనియన్ల తిరిగి కలుపుకోవాలని, బి.బి.సి.ఐ; పి ఆండ్ ఎ యూ) డ్యు ఆఫ్రియేటు చేసుకోవాలని ఆంకోశవహుని తగిలబి త్తిడిని నాయకత్వంమీద కల్పించాలి.

ఈక్రిందిపట్టిలో యూనియన్లలో పనిచేసే అనేకరకాల రాజకీయ ముఖాలను టూకీగా తెలియపరచాం. ఒక్క యస్. ఐ. ఆర్. లో తప్ప ఏ ఒక్కముతా పూర్తిపలతో ఏ యూనియన్లోనూలేదు. చాలవరకు వికమత్యంతో సంఘాతనడుపుతున్నారు. ప్రభుత్వమునుండి డబ్బుతింటూ కాట్లపలను ద్రోహంతలపెట్టి, వాటి మోసంచేస్తున్న మెహతా, రాయిస్టువగైరాల క్రిందనున్న నానుమాత్రపు యూనియన్ల తక్కువసభ్యత్వంతో వర్కరులలోకి చొచ్చుకుపోలేక ఉన్నాయి.

సం.	చెల్వేయూనియన్ పేరు	ఇదే పేరుతోటి సంబంధం	మొదలైన సంఖ్యలన్నింటి	ఎవరైనా పని చేస్తున్నారా.
1	యన్. వి. ఆర్. లేబరు యూనియన్	తొలగించబడింది	24000	కమ్యూనిస్టులు
2	బి. వి. సి. రైల్వే మెన్స్ యూనియన్	"	20000	కమ్యూనిస్టులు కలిగి ఉన్నాయి
3	యన్. యన్. యన్. ఆర్. ఎంపాయింట్ యూనియన్	అనుబంధం	18000	కలిగి ఉన్నాయి
4	బి. టి. సి. వి. రైల్వే మెన్స్ యూనియన్	లేదు	10000	"
5	యన్. యన్. ఆర్. ఎంపాయింట్ యూనియన్	అనుబంధం	10000	"
6	బి. అండ్. ఎల్. రైల్వే గోల్డ్ మన్ యూనియన్	లేదు	8000	కమ్యూనిస్టులు
7	బి. యన్. ఆర్. లేబరు యూనియన్	"		కలిగి ఉన్నాయి
8	ఇ. వి. ఆర్. మెన్స్ యూనియన్	అనుబంధం	8000	కలిగి ఉన్నాయి
9	యన్. డబ్ల్యు. ఆర్. రిజిస్టరు రిక్లెక్టివ్ యూనియన్	తొలగించబడింది		కలిగి ఉన్నాయి
10	బి. టి. సి. వి. ఆర్. ఎంపాయింట్ యూనియన్	అనుబంధం		మొదలైనాయి
11	ఇ. వి. ఆర్. ఎంపాయింట్ ఎగ్జిక్యూటివ్	"		"
12	సెంట్రల్ యూనియన్ ఆఫ్ యన్. డబ్ల్యు. యన్. డబ్ల్యు. ఆర్. ఎగ్జిక్యూటివ్ యూనియన్	"		"
13	యన్. వి. ఆర్. ఎంపాయింట్ ఎగ్జిక్యూటివ్	"		"
14	బి. వి. సి. ఎగ్జిక్యూటివ్ యూనియన్	"		"
15	మెంబర్స్ ఫోర్ ట్రేడ్ మెన్స్ యూనియన్	"		"
16	బి. ఎ. ఆర్. ఎంపాయింట్ ఎగ్జిక్యూటివ్	"		"
17	బి. టి. రైల్వే మన్స్ యూనియన్	"	600	రామమూర్తి
18	బి. టి. రైల్వే మన్స్ యూనియన్	"	300	
19	యన్. యన్. ఆర్. లేబరు యూనియన్	"		
20	యన్. యన్. ఆర్. లేబరు యూనియన్	"		

రికగ్నిషన్ షరతులు (Recognition Terms) బాబులు

12 సంవత్సరాల అంబోత్తన షరతుగా రైల్వే ఆధికారులు యూనియన్ ను 1989 సెప్టెంబరులో గుర్తించారు. ఈ రికగ్నిషన్ షరతులు చిరుత్తూరుగా ఉన్నా వర్కర్స్ యూనియన్ సకమత్వంవల్ల తమ కోరికల నిడేర్చుకుంటున్నారు. యూనియన్ కు, రైల్వే ఆధికారులకు మధ్య అంగీకరింపబడిన షరతులేమంటే-

1. యూనియన్ సభ్యత్వం రైల్వే పనివారందరితో కూడియున్నదని బిష్వకోం. కాని మిగతా వారికి గూడ రికగ్నిషన్ వర్తించునట్లు చేస్తాం. ఏ స నిబంధనలోని వారికి ఇంతకన్నా ఎక్కువ సౌకర్యాలు గల్గించలేము. సభ్యుల వ్యక్తిగత ఇబ్బందులను ఈ దిశపడితగా ఆలోచిస్తాం. యూనియన్ కు సంబంధంలేకుండా తమవతోచిన విధంగా ఆధికారులు తమపనివారితో నిర్ణయాలను వచ్చే సంవత్సర ఆధికారం గలిగి ఉంటారు.

2. యూనియన్ తన సభ్యుల సర్వీస్ నియమాలు, పరిగంటలు, వారి డ్రేమం కోర్సు, ఆధికారుల సహకారాన్ని పొంది వర్కర్స్ డ్రేమాన్ని, చూస్తూ వారిలోనున్న అసంతృప్తిని పోగొట్టుతుంది. ప్రజల సౌకర్యాలు చూడటం, నమ్మకంతో పనిని నిర్వహించటం, రాకపోకలు జరుపుట, మంచి ప్రవర్తన, శిక్షణ పొందించటం, అంచగొడితనం నిర్మూలించటం, సంఘం మొత్తం దృష్టిలోనుంచుకొని పనిచేయుట అవలంబిస్తుంది.

3. ప్రస్తుతం ముగ్గురు మాత్రమే రికగ్నిషన్ వర్తిస్తుంది.

(ఎ) షిడ్ ప్లాఫ్ కాక ఫాక్టరీ అప్లైకేషన్ వచ్చే షిప్ ప్లాఫ్ 25% సభ్యత్వం ఉండాలి.

(బి) లైనుమిడి వారు, బ్యాటరీమన్, గ్యాంగుమన్ 25% ,,

(సి) పంపు ఇంజను డ్రైవర్లు, టి యక్స్ ఆర్, రన్నింగ్ ప్లాఫ్ కాక 17% షిడ్ ప్లాఫ్

ఇతరాల విషయంలో వ్యక్తిగత ఇబ్బందులను బాధ్యతగల యూనియన్ కమిటీ నిర్ణయించి, ప్రెసిడెంటు స్వయంగా పరిశీలించి రిప్రజెంటు చేయదగినది తలచితే జనరల్ మేనేజరుకు వ్రాయవచ్చు.

4. కైవాని మాదిరిగా ఇతరులుగూడ ఎక్కువ సభ్యులుగా చేరితే ఈ రికగ్నిషనుకు అర్హులు. యూనియన్ వారి ఇబ్బందులగూర్చి తెలియజేస్తుండవచ్చు.

5. ఈ రకపు పనివారికి ఏ ప్రజెంటేషన్లు చేయవచ్చు. 3 వ నిబంధనలోని ఎ. బి. సి తరగతుల వార్షికోత్సవం, తరగతి తెలియజేసిన వాటిపై ఎటువంటి అంగీకరించక పోవచ్చు కాని. ఈ వ్యక్తి ఇబ్బందుల గూర్చి విచారణ సలుపువచ్చును. ఈ రిప్రజెంటేషన్లను బాధ్యతగల కమిటీ మాత్రమే ఎజంటుకు వ్రాయవచ్చును.

6. రిప్రజెంటేషన్లు విషయాలు అంగీకరించిన విధంగాను, ఎప్పటికప్పుడు వచ్చిన మార్పులబట్టి ఆలోచనలు జరగాలి.

- (ఎ) సర్వీస్ నియమాలు, జీతాలు, పనిగంటలు.
- (బి) సమిష్టి ఇబ్బందులు, స్టాఫ్ సామాన్య విధులు.
- (సి) భోజన కాలం, పనిగంటల మార్పులు.
- (డి) రక్షణ సౌకర్యాలు, ప్రథమ చికిత్స.
- (ఇ) సెలవు సౌకర్యాలు.

(యఫ్) పనిలో మార్పులు, నిర్బంధం గూర్చి మార్పులు రాయబారాలు జరుగతవి.

7. నూపర్ వైజర్ స్టాఫ్ పెట్టే ఇబ్బందుల గూర్చి ప్రకటించరాదు. యూనియన్ కౌన్సిల్ అధికారులకు జరిగే రాయబారముల గూర్చి వ్రాయవచ్చు. రైల్వే సహకార సంఘం, అర్బన్ బ్యాంకులు రైల్వే డిపార్టుమెంటులు కాక పోయినా ఈ నిబంధన వారికి గూడ వర్తిస్తుంది.

8. ప్రతివత్సరం యూనియన్ ఆదాయవ్యయాలు. ప్రతికాంటిగెంటిలోని నిండుగా చెల్లించిన సభ్యుల పట్టి పంపాలి. కాంటిగెంటీ లేమంటే:—

1. షిడ్ స్టాఫ్ గాక ఫ్యాక్టరీ ఆప్ట్రీండరు వచ్చే షిప్ స్టాఫ్
2. గ్యాంగువారు, బ్యాటరీ మెన్, లైనుమీద నేర్పరులు కాని పనివారు.
3. పి. ఇ. డ్రైవర్లు, టి యక్స్ ఆర్, షిడ్ స్టాఫ్.
4. రన్నింగ్ స్టాఫ్.
5. లైనుమీద పనిచేసే ఆర్టిజనులు, ట్రైన్ లైటింగ్, పవర్ హౌస్, మెషిన్ రీ ఫిట్టరు.

6. గార్డులు, బ్రేక్ మెన్, బ్రేక్ పోలర్లు.

7. సేవను మాఫ్టరు, సేవను కర్కులు, టికెట్ కలెక్టర్లు, కంట్రోల్ ఆఫీసర్లు, వాన్ కర్కులు, ఆఫీసర్లు యస్ యం లు.

8. సబార్డినేట్ నూపర్ వైజర్ స్టాఫ్. 9. ఆఫీసు కర్కులు డ్రాఫ్టు మెన్

మన్ మొ|| వారు.

9. ఏజంటుచే నియమింపబడినవారు సభ్యులపట్టి, ఇతరరికార్డులు చూచుటకు వచ్చినపుడు వాటిని సిద్ధంగా నుంచాలి;

10. యూనియన్ నిబంధనల నిలూ మార్పునెసేకోవచ్చును.

(ఎ) రైల్వేబోర్డు మోడల్ రూల్సునుబట్టి.

(బి) యూనియన్, రైల్వేఅధికారుల జాయింటు మీటింగు నిర్ణయాల బట్టి ఇతరమార్పులు గూడ, రిజిస్ట్రారుకు పంపేముందు ఏజెంటుకు సంపాలి.

11. రైల్వేవారు అంగీకరించకముందే రిజిస్ట్రారుకు మార్పుల పంపరాదు. నిబంధనలలోని ప్రతి మార్పును రైల్వే అధికారికి పంపాలి.

12. అనుమతిలేని సమ్మెలతో యజమానులు తమఇష్టమొచ్చిన విధంగా సంచరింపవచ్చు. అదిసంఘంలోగాని, సమ్మెదారులతో గాని కావచ్చు.

13. అనుమతి మీద తప్ప కంపెనీ ఆమోదంలోగాని, పనిగంటలలో గాని, యూనియన్ కార్యక్రమం పనివారలకు ఇబ్బందిగల్గునట్లుగా ఉండరాదు. వారి పనిని చెడగొట్టునట్లుండరాదు. బేధాభిప్రాయములలో రైల్వే అధికారులు యూనియన్ తో మాట్లాడిం శిర్వాత చేసే తుదినిర్ణయాన్ని సంఘం ఒప్పుకోవాలి,

14. కార్మికులపూర్తి అంగీకారంమీదే సభ్యత్వం చేర్పించాలి.

15. ఒకనెల నోటీసుతో ఎవరైనా రిక్విజిషన్ రద్దుచేసుకోవచ్చు.

16. 1982 సమ్మెశిర్వాత ఘటనలు రద్దుకౌతాయి.

17. ప్యాస్, లీవు, పి. టి. ఒ. లున్నంతకాలం యూనియన్ మీటింగులకు ఇన్వయడుతాయి. ఏజెంటుతో మాట్లాడే డెలిగేట్లకు ప్రత్యేకరీవు ప్యాస్ సౌకర్యాలు అమర్చబడును.

ఈషరతులలో ప్రజాస్వామ్యం నామమాత్రమైనారేదు. సభ్యత్వ విషయంలో స్టాఫ్ ను కాటిగరీలక్రింద విభజించి 25% సభ్యులుగానుంటేనే వారి ఇబ్బందులగూర్చి అలోచిస్తామనే షరతు, సభ్యులుగాచోని మిగతాకార్మికులకు యూనియన్ ప్రతినిధి కాదనుటకు దారితీస్తుంది. ఇటువంటివారి ఇబ్బందుల రిప్రజెంటే చేసే అధికారం యూనియన్ కు లేకపోవుటవల వర్కర్స్ యూనియన్ మీద అసంతృప్తిపడటం, తద్వారావర్కర్సులో చీలికలు రావటానికి దారితీస్తుంది. అందువల్ల కాటిగరీపద్ధతిమీదగాక మొత్తం పనివారలలో కొంత

% చొ॥ నిర్ణయించటం సబబుగా ఉంటుంది.

అధికారులు పెట్టే ఇబ్బందుల గూర్చి యూనియన్ పత్రికలో ప్రకటించరాదనటం, ప్రేమ యూనియన్ ఉద్యమానికి అవసరమైన ప్రాథమిక ప్రేమ యూనియన్ హక్కును అరికట్టటమేగాక, పత్రికాస్వాతంత్ర్యాన్ని గూడ అణచటమే జోతుంది. ఇదివరకర్నూ యొక్క రోజువారీ ఆందోళనమీద చెబుతీయటం.

ఇబ్బందుల మీద రిప్రజెంటేషన్ చేసే హక్కు ఒక్క ప్రెసిడెంటుకే ఉండటం వల్ల, యూనియన్ యొక్క నిత్యకార్య కలాపాన్నంతా ప్రెసిడెంటుకు దాసోహం చేసి కూర్చోవటమే జరుగుతుంది. సానిక ఇబ్బందుల మీద బ్రాంచీలు జిల్లా అధికారులతో మాట్లాడి నివర్తింపజేసి పనే అధికారముండాల్సి. అందువల్ల ఏజంటు దాకా పోయే కాలవారణం క్రమ తప్పతుంది.

అధికారదృష్టిలో సమ్మెలు న్యాయం అన్యాయమనేది లేదు. అన్ని అన్యాయమే జోతాయి. తమ ఇష్టమొచ్చినట్లు చర్యతీసుకుంటామనుటవల్ల కార్మికుల చివరి ఏకైక ఆయుధాన్ని గూడ అణచటమే జోతుంది.

ఏమైనా బేధాభిప్రాయం ఇద్దరికీ వచ్చినపుడు యజమానుల తీర్పు అమలు జరగాలనటంవల్ల తమ విధానాన్నే వర్కయ్యనెత్తిన రుద్దటమాతుందిగాని వారిక్షేమ మాలోచించునట్లు కానేరదు. అందువల్ల ఈ పరిస్థితులో అడుడికేటర్ ను మధ్యవర్తిగా తీర్పునిమ్మనటం న్యాయంగా నుంటుంది.

స్టాఫ్ కమిటీ సభ్యుల వలెనే ఉచిత తీర్పు ప్యాను సౌకర్యాలుండాలి, సి. ఇ. సి. యూనియన్ మీటింగులకు పోయేవారికి ఆ సౌకర్యములు కల్పించాలి. బ్రాంచీలకు యూనియన్ నిర్వహణనిమిత్తం ఒక్కొక్కరి ప్యాను నివ్వాలి.

కాబట్టి రికగ్నిషన్ షరతుల్లో ప్రేమాచించిన మార్పులు లేకపోతే యూనియనును, అధికారులు కంపెనీ యూనియన్ గా చేసికొను నిమిత్తమే ఉద్దేశించినట్లు లేలుంది.

పోటీనల్లుపు ప్రమాదం, మన కర్తవ్యం:- సరియైన నాయకత్వం లేక సమ్మెలనంతరం, కార్మికులు నిష్పృహచెందుటవల్ల ముప్పదివేల సభ్యత్వం నుండి 8 వేల వరకు పడిపోయింది. కమ్యూనిస్టు పార్టీ నాయకత్వం క్రిందకు వచ్చిన పిదప తిరిగి కార్మికులు విరివిగా సంఘంలో చేరుతున్నారు.

కొని స్వలాభపరులు, ప్రభుత్వబంటులు, పదవీవ్యామోహంగలవారువచ్చురన్ను నుండి దూకమవుతుండుటవల్ల పార్టీ నాయకత్వానికి వ్యతిరేకతగూడ వస్తోంది. ఈ నానాగోత్రాలవారూ మరొక పోటీసంఘాన్ని సాపింప ప్రయత్నించ వచ్చు. కొని ఇంతవరకు ఏ రైల్వేలోనూ ఏక సంఘంతో ఇంత బలమైన యూనియనును అనేకగకాల ముఠాలతో కలిసి ఉండి పని జరుపుటలేదు. స్టాఫ్ కమిటీలు అలానేబండి ఈడుస్తున్నాయి. ఇదైనా యూనియన్ లోని ముఖ్యతే స్వలాభంచే వీనికి ప్రాధాన్యత ఇస్తున్నారు.

కమ్యూనిస్టు వ్యతిరేకులు పార్టీపై దుష్ప్రచారం మొదలెట్టారు. పార్టీ నుండి వెళ్లగొట్టబడిన ద్రోహులు వీరికి తోడ్పడతారు. ఈ స్వలాభపరులు, పార్టీద్రోహులలోని ఒక నెక్కును విడిపోయి ముస్లిం ఎంపాయిస్ ఎస్తోసి యేషన్ అనే సంఘంగా దెజవాడలో తలెత్తి అన్ని బ్రాంచిలను ప్రాక ప్రయత్నిస్తోంది. వీరు తమనున్న నినాదం కమ్యూనిస్టు వ్యతిరేక భోరణి, యూనియన్ పై దుష్ప్రచారం. ఇది కేవలం ముస్లిములకే సంబంధించి ఉండ లేదు అన్ని మతాలవారు ఇందులో చేర్చిపడుతున్నారు. కొని పేరు మాత్రం ముస్లిం ప్రజలను ఆర్జించు నిమిత్తం పెట్టుబడింది. ఏకాంతికాడ ఆ పాటతో ప్రచారం మొదలెట్టారు. అఖిల భారత ముస్లిం రైల్వే ఫెడరేషను తో సంబంధంలో నుండాలని వీరి ఆశయం.

అందువల్ల దీని ప్రమాదాన్ని పూర్తిగా నిర్లక్ష్యపణచటం తగదు. కార్మికులు మతభేదాలు లేకుండా విక్రమమైనపుడే హక్కుల సంపాదించ గలరు. కార్మిక ప్రభుత్వస్థాపనకొరకే సంఘాలు పెట్టుపని పోరాటం జర పటం. కమ్యూనిస్టుపార్టీ ఆయా జాతులవాటికి స్వయం నిర్ణయాధికారమిచ్చి వారు అభివృద్ధిగుటకు దోహద మిస్తుంది. అలా వారి హక్కుల కాపాడే నిమిత్తం పోరాడే జాతీయసంస్థలో చేరటమే ప్రోత్సాహపరుస్తుంది. ముస్లిము లను ముస్లిములీగులో చేరమని సలహానిస్తుంది. కొని కార్మికులలో ఏ విధంగా నైనా మతం, మతమునకు ప్రాధాన్యతనిస్తూ పోటీసంఘాల పెట్టప్రయత్నించే కార్మికద్రోహుల వర్కరునుండి దూరంచేస్తుంది. వారి పటిల సంఘచిత తత్వాన్నిబట్టయలు చేస్తుంది. వర్కరుని వారిని శశ్వతులుగా పరిగణించునట్లు ప్రయత్నిస్తుంది. పార్టీవ్యతిరేక ప్రచారం చేసే పత్రికల దుష్ప్రచారాన్ని రూపుమాపి పార్టీని గూర్చి విపులంగా చెప్పి పార్టీ కార్మికులపార్టీగా తెలియ చేస్తుంది.

కామ్రేడ్స్! సోవియట్ యూనియన్ లో చాలి మత భేదాలు లేక దేశాన్ని రక్షించుకోవటమేగాక, ఆ యా ప్రజలు దేశాన్ని ఎలా అభివృద్ధి చేసుకుంటున్నారో విశదపరచండి. కార్మికులలో చీలికలు పెట్టుకోవటంవలన యజమానులను ఎలా బలపరచుతున్నారో ఆ విధంగా కార్మికులందరూ దోపిడీ చేయబడుతున్నారో చూపండి. ప్రత్యేకంగా ముస్లిం వర్గర్సులూ విశ్వతాపనరాన్ని గూర్చి చెప్తున్నా వలాల వాణ్ గా ఇబ్బందులుకల్పించబడుట లేదని, పెట్టుబడిదారుల నుండి, ప్రభుత్వం నుండి హక్కులను రాబట్టుకోవా లంటే బలమైన విశ్వత అనే ఆముఠం వారిమండాలని గుర్తింపజేయాలి. మిలిటెంటులుగా నున్న ముస్లిం వర్గర్సులూ రాజకీయచైతన్య మభివృద్ధిచేసి మత మత కక్షలకు లోనుగావండా కార్మికులందరూ ఒకటేననే భావం గల్గిం చాలి. వాణ్ కి బాధ్యతగల సానాల్లో అధికారమిస్తూ ముస్లిం వర్గర్సులూ ప్రచార మభివృద్ధి చేయాలి. పార్టీకి వ్యతిరేకంగా నుండటం ద్వారా తమ అభివృద్ధిని ఎలా అరికట్టుకుంటున్నారో చూపాలి. మీటింగులప పీర్ని ప్రత్యే క శ్రద్ధ వహించి తీసుకరావాలి. వారిలో మతం ప్రధానం వహించవండా చూడవలసి ఉంది. వ్యతిరేకమత మతంత్రాలను కరపత్రాల ద్వారా బట్టబయలు చేసి వర్గర్సును వారి విప్లవాగ్రులనుండి తప్పించాలి. కమ్యూనిస్టు పార్టీ ఆశయముల గూర్చి ప్రచారంచేసి వర్గర్సులనున్న ఆసుమానాల పోగొట్టి పార్టీ వైపున ఆందరిని ఆకర్షించాలి.

బి. యి. సి. కర్తవ్యాలు:- (Tasks of Branch Executive Committee) యూనియన్ సజీవంగానుండి నిర్మాణయుక్తంగా పనిచేయాలంటే బ్రాంచి కమిటీయందు అనేక బాధ్యతలున్నాయి. వీనిని తు, చ తప్పక నెరవేర్చుకొనినాడే యూనియన్ అభివృద్ధిగాని, వారు తీసుకున్న నిర్ణయాల అమలుపరచుట ద్వారా మన విధానాన్ని అంగీకరించి పార్టీ వైపున వచ్చే మిలిటెంటుగాని తయారుకాదు.

అందువలన బి. యి. సి. ఈ దిగువ కర్తవ్యాలను ప్రతి నెల నెరవేర్చు నటుల చూడాలి, ఆ నిర్ణయాలు అమలుజరిగేట్లు ఒత్తిడి తేవాలి. ఆ విధంగా ఆచరణలో దానికి, పేపరుతోర్నా నాలప గల భేదాలను తెల్పుతుండాలి.

1. ప్రతినెల హెడ్ ఆఫీసును ఆదాయ వ్యయ పట్టికలు, సభ్యులపట్టి పంపుతుండాలి. శాము చెల్లించవలసిన 25% సభ్యత్వ రుసుము సెంట్రల్

ఆక్సీనుడు జమ కట్టుకొనాలి.

2. బి. యి. సి. సమావేశమైవచ్చుడల్లా "సెంట్రల్" ఆక్సీనునుండి వచ్చిన సర్క్యులర్లు తప్పక చదివి, చర్చించి కార్యక్రమం నేనుకోవాలి.

3. సి. యి. సి. నిర్వాహకార్యక్రమాన్ని అమలుపరచుటకు ఒక పక్షతీలో కార్యక్రమం ద్వారా పనిచేయాలి. ఇతరులకు కేసుకేసు కనుల నవ్వు గించి పనిని తనిఖీచేస్తుండాలి.

4. ప్రతినెలవల్ల డిపార్టు, మినిట్సు పంపుతుండాలి.

5. ఆ యా ప్రాంత బి. యి. సి. సభ్యులు తమ ఎరియాలోని సెక్షను సేషను కమిటీల సమావేశపటిచి ఎప్పటికప్పుడు ఇబ్బందులకుబాద వివాదాదులు, మహజర్లు ద్వారా అందాల్సినచేయాలి.

ఈ కమిటీలు బ్రాంచితో సత్యం సంబంధంలో నుండునటు బి. యి. సి. జాగ్రత్త పహించాలి, ఎవో కార్యక్రమంలో కదలించాలన్నమాట.

6. ఏవరిసితులలోనూ బియిసి సభ్యులు స్టాఫ్ కమిటీలతో గాని, లేక అధికార వ్యామోహాలలో గాని పడకుండా చూడాలంటే వారిలో రాజకీయ చైతన్య మభివృద్ధిపజచాలి. స్వలాభాకేషు పోగొట్టాలి. అంటే గ్రూపుచర్చలు, సదీసర్క్యుల్సు, యూనియన్ స్కూల్స్ ద్వారా రాజకీయచైతన్యాన్ని అభివృద్ధి పజచాలి.

7. బి. యి. సి. క్రింద ఈ కమిటీలు యేర్పడి పని చేస్తుండాలి.

(1) స్టేషన్ (2) సెక్షన్ (3) ఆహారసలహాసంఘాలు (4) డిపార్టుమెంటల్ కమిటీలు (5) వాలంటీరుడశం (6) రిప్రజెంటేషన్ కమిటీ (7) ఆర్గనైజింగ్ కమిటీ (8) పబ్లిసిటీ కమిటీలు.

ఈ కమిటీలలో ఉత్సాహవంతులైన పనివాదిసే నియమించుకోవాలి, బి. యి. సి. సభ్యులు విక్రాంతిసమయములందు తమతమ డిపార్టుమెంటు కార్నికులలో ప్రచారంచేయాలి. ఈ కమిటీలు కనీసం 15 దినాలకైనా సమావేశమై కార్యక్రమం నేసికొని పనిచేస్తున్నదీ తనిఖీ తనిఖీ చేస్తుండాలి. వారిలోని లోటుబాట చూపుతూ బి. యి. సి. వారిని ఉత్సాహపరచాలి.

8. బి. యి. సి. వివాదాదులు ఆ యా సభ్యుల సాయని అభివృద్ధిపజ చేవిగా నుండాలి. కేవలం కష్టాలమీద తీర్మానాలుచేసే వర్క్మర్సును ఆత్మ సంతృప్తిపజువ ప్రయత్నించటం ప్రయోజనకూన్యం. తీర్మానాలవల్ల ఫలిత

ముండదని, వర్కర్లను ఆ సమస్యలమీద కేంద్రీకరించటం ప్రధాన మని చెప్పాలి.

9. ప్రతి సెలూ కనీసం 4 ప్రాంతాల్లో మీటింగులు జరుగునట్లు ఏర్పాట్లు చేయటం మువసరం.

బ్రాంచి నిర్వహణ యూనియన్ పట్టుకొమ్మ. యూనియన్ ఆభివృద్ధి అంతా బ్రాంచి కమిటీ, వర్కర్లను రోజువారీ కార్యక్రమంలో సమీకరించటంలో ఆధారపడి వుంది. అందువల్ల బ్రాంచికమిటీలను తీవ్రకార్యోన్ముఖంగా నుండునట్లు మనం చేయాలి.

స్టేషన్ అండ్ సెక్షన్ కమిటీలు:- 100 మంది, అపైన పనివార లున్నచోట స్టేషన్ కమిటీలను, మిగతా స్టేషన్లప కలిపి సెక్షన్ కమిటీలను ఏర్పాటుచేయాలి. వీనిలోకి ఉత్సాహవంతులను, యూనియన్ కార్యక్రమాన్ని ఆమలుపఱచదలచువన్నవారి నే ఎన్నుకునేటట్లుచూడాలిగాని పెద్దవుద్యోగుల నెన్నుకోరాదు. వారు సహజంగా యూనియన్ పని చేయరు. వైగా వారిముందు వర్కర్లు, ఇబ్బందుల చర్చించుటకు భయపడతారు. అటు వంటి ఉద్యోగులు వర్కర్లుక్షేమం కోరేవారై లే ఎన్నుకోవద్దు. ఇవి సరిగా పని చేసినట్లయితే పార్టీకి సెల్ ఎంత ముఖ్యమో యూనియన్ పని యివి అంత గట్టి పునాదులు. ఎన్ని కమిటీలు ఉత్సాహంగా పని చేస్తుంటాయో అంత త్వరగా కార్మికద్రోహులు దూరమైపోతారు.

వీని కనీసకర్తవ్యాలు:- 1. దినాలకో లేక నెలకో తప్పక సమావేశంకావాలి. 2. బ్రాంచినుండివచ్చే సర్వస్వలెట్ల తప్పకచదివి చర్చించాలి. దానిలోని మాచనల సమలునందుచుటకు కార్యక్రమంవేసికొని, సలహాలే మైనాఉంటే బ్రాంచికి అందచేయాలి. 3. వర్కరిపోర్టును, మీనిట్సును బ్రాంచికి తెలియచేస్తుండాలి. 4. ఇవే ఆహారసలహా సంఘాలుగా పనిచేయాలి.

5. బహిరంగసభలుపెట్టటం, లైసెన్సింగ్ వర్కర్లను కలిసికోవటం జరగాలి. 6. యూనియన్ సభ్యత్వం, ప్రచారంమొదలైన కార్యక్రమముంతా ఆసెక్షనులు స్టేషనులకు వీరేబాధ్యులు. 7. బ్రాంచినుండివచ్చే ప్రతినిధికి విషయాలన్నీ అమూల్యగ్రంగాచెప్పి సలహాలనుపొంది కార్యోన్ముఖులుగావటం 8. సభ్యత్వరుసుం వనూలుచేసిపంపాలి. తద్వారా అనవసరపుఖర్చులు తగ్గించు

కొని నిర్మాణరీత్యా బలపడుటకు సహాయపడాలి. ఏప్రిల్ 1 నుండి మార్చి 31 లోపున ఎప్పుడుకట్టినా సంవత్సరంక్రింద రుసుం చెల్లించినట్లనీ, వారు చెల్లించిననాటినుండి 12 నెలలపాగాని విశదీకరించి ఈ చెడుఆభిప్రాయాన్ని వర్గీకరించునుండి పోగొట్టాలి.

పార్టీ కౌన్సిల్ కర్తవ్యం:- ఆయా ప్రాంతాలలోనున్న పార్టీ కౌన్సిల్స్ ఈ కమిటీలతోను, వర్గీకరణతోను సంబంధంలో నుండాలి ఇందుకు కౌన్సిల్స్ ముందుగా బ్రాంచి సర్క్యూలర్లు ఇతర రైల్వే సమస్యలను, మహాసభల తీర్మానాలను చదవాలి. ఈ సభ్యుల సమావేశపాటుకు, ఎలా వారు కార్యక్రమం వేసికొని పనిచేయాలి నూచనలిస్తుండాలి. అధ్యయనతరగతులు పెట్టి చెత్తన్న మభివృద్ధి చేయాలి. మిలిటెంటును పార్టీలోకి తీసికొని పార్టీ శిక్షణ, పార్టీ పోలిసి చేప్పాలి. ఆమిలిటెంటు సాయంతో లైసెన్సు మిన వర్గీకరణను కలుపునుంటుండాలి. కమిటీలు సెలవేర్చవలసిన కర్తవ్యాలను అమలుజరుగునట్లు వత్తిడిలేవాలి. వీటిని సెలవేర్చని, స్వలాభపరులను తీసికొని క్రొత్తవాన్ని ఎన్నుకొనేట్లు వర్గీకరించునుండి వత్తిడితీసుకునిరావాలి. పార్టీ సభ్యులను, మిలిటెంటును సానికపార్టీ జనల్ బాడీ మీటింగులకు తీసికొనిపోతూ వారిలో రాజకీయ చెత్తనాన్ని అభివృద్ధిపఱచాలి.

పార్టీ పత్రికలు, పార్టీ ఫండు:- మనకు నిత్యసంబంధంలో నుండి సానుభూతి చూపేవారిచే ప్రజాశక్తి, వీపుల్స్ వార్ పత్రికలకు చందాలు కట్టించుచుండాలి. గ్యాంగున కొకటి, చిన్న స్టేషనున కొకటి, అనే నినాదంతో వారిలో చందాదారుల చేర్పించాలి. అందుకు వారికి జీతాలిచ్చిన లేదీనాడే సాధ్యమకాతుంది. ఉన్న పరిచయంతోలే చందాదారులుగా చేరవలసిందని అడగాలి. ఇంకా బాగా పరిచయం లేదని అడుగపండా నుండరాదు. వీరికి ఆర్థికంగాని సమస్యలను మనమే చదివి విపులీకరించి దేశస్వాతంత్ర్యసంపాదనకు గాను ప్రజాప్రద్యమాన్ని నిర్మించుటకు, పత్రిక ఎలా పాటుపడుతుందో, కార్మికవర్గం ఆ ప్రద్యమంలో నాయకత్వపాత్రను వహించటానికి ఉత్తమమైన పత్రికగా ఎలా సహపండుతుందో చెప్తూ వారిలో కాన్ఫిడెన్సులను, పత్రికా పతనకేంద్రాలను ఏర్పాటుచేయాలి. పత్రికలను బాకీలను అమ్ముటం ఏ పరిస్థితులలోనూ చేయరాదు. తరచు ట్రాన్స్ఫర్లు, ఇతర కారణాలవల్ల ఆ పైకం రావటం కష్టం. సబార్డినేట్లు వీపుల్స్ వార్, మీనియల్స్ ప్రజాశక్తి కొను

నట్లు చేయాలి.

పాట్లనిగూర్చి తెల్పుతూ పత్రికలు ఎలా నమోదికి నడుపబడుతున్నవో, పాట్ల హోల్స్ టైమర్లను, ఇతర ఆఫీసు, రాజకీయ స్కూల్స్ లను ఖర్చులనుగాను, తమ పాట్లని పోషించాలంటే తమ జీతాలనుబట్టి ఒక రోజు జీతం యివ్వటం ఎంత అవసరమో తెలియచేయాలి. ప్రతి మీటింగులోనూ ఈ విషయ ముదాహరించాలి; యూనియన్ ప్రత్యేక ఫండులతోపాటు, తమ విముక్తికోసం పాట్లని పోషించుకోవలసిన అవసరం తెలియచెప్పుతూ లెవీలగాను, జీతాలపుడు డబ్బుల ద్వారాను వసూలుచెయ్యాలి. మనం వాటికి బాగుగా తెలియాలనే నిబంధన ఏమీ లేదు. సహజంగా జీతాలపుడు ప్రతి వర్కరు ఏ కొద్ది పరిచయానికైనా చందా నిస్తాడు. మన కృషిద్వారా జయం లభించినపుడు, లేక ఇతరత్రా వర్కర్లుకు లాభాలు గలిగినపుడు వాణినుండి ఘోషం వసూలుచేయాలి.

పాట్లనిగూర్చి సామాన్యంగా చెప్పటమే కాక, పాట్ల రాజకీయ నినాదాలగూర్చి స్పష్టంగా కార్మికుల్లో నిత్యప్రచారంచేస్తూ ఆ నినాదాల వెనుక వారు సమీకరించబడేటట్లు చూడాలి. ఈ విధంగా మనం చేసుకొనినపుడే జాతీయశక్తిద్యమంలో ముందు నిలబడి స్వాతంత్ర్యంకోసం తమ పాత్రపోషించ గలుగతారు. రాజకీయశక్తిగా తయారుకొగలుగతారు. జాతీయప్రభుత్వ నినాదం గూర్చి ప్రచారంచేసేపుడు ప్రధానమైన దేశరక్షణకర్తవ్యాన్ని చూడటంతో బాటుగ, తమయొక్క హక్కుల నివ్వటంలో ప్రస్తుత పరాయిప్రభుత్వంకన్నా ఎన్నో రెట్లు మెరుగుగా నుంటుందని, అటువంటి జాతీయప్రభుత్వం కొఱకు మిగతా ప్రజలందరితోబాక్కుమై ప్రభుత్వంపై ఒత్తిడి తీసుకరావలసిందని ప్రచారంచేయాలి. ట్రాన్సుఫోర్మర్ల విధానగూర్చి చెప్పేపుడు, దీనివల్ల ఆహార కరువునుండి ప్రజలను రక్షించినవారగుతారని, దీని ఫలితంగా ప్రజలు తమ తోటి సామూహికంగా నుంటారని, ప్రజలను తమను మధ్య వికృత మందరటం, ఈ వికృతే ఫాసిస్టు వ్యతిరేక కాంగ్రెస్ నాయకుల విడుదలకొఱకు, కాంగ్రెస్ ముస్లింలీగ్ వికృతమ దారితీసే దేశవ్యాపిత ప్రజావికృతగా తయారవుతుందని, అప్పుడే జాతీయప్రభుత్వాన్ని సంపాదించగలమని, ప్రచారంచేయాలి. ట్రాన్సుఫోర్మర్లను దేశరక్షణకు శ్రద్ధతో నడుపుతూ యుద్ధకృషిని నిరంతరప్రభుత్వ చేతిలోనుండి లాగికొనుటకు, తమయూనియన్లు ఎంతో బలంగా నుండాల అందుకు తమసంఘాలు నూటికి నూరుమంది సభ్యులుగా గల్గియుండాలని, ఇట్టి

సంఘాతే జాతీయోద్యమంలో తమ పాత్రను నిర్వహించగలవని మనం ప్రచారంచేయాలి. ఈ విధమైన ప్రచారం మన రాజకీయనినాదాలతో ఒక నినాదానికి మరొక నినాదానికి ఎటువంటి సన్నిహితసంబంధ ముంది విశదీకరించి చెప్తున్నప్పుడే కార్మికులు ఆరంభిస్తున్న పోర్టీయందు విశ్వాస మెక్కువై మన కృషికి ధనరూపంగా సాయపడగలుగుతారు.

రైల్వేరాకపోకలు:- (ట్రాన్సుపోర్టుపోలీసీ) దేశరక్షణకు నైత్యం తీర్వాది ప్రముఖపాత్రను వహించేది రైల్వే రాకపోకలు; రైల్వే కార్మికులు. అందువల్ల వీరిలో మన విధానాన్ని, వాటి పలుకుబడిని పెంపుచేసుకోవలసిన ఆవశ్యకత ఎక్కువైంది. కానీ నేడు ప్రభుత్వం తన సామ్రాజ్యవాద దృక్పథంతో రైల్వే కార్మికుల మిలిటరీ యూనిట్లలో చేర్చి మిలిటరీక్షణను అమలుపఱచి తన పనికి అడ్డంకిగా లేవండా, తమ లాభాలకోసం పనిచేసేట్లు గాను చేయదలచింది. కానీ మనం వార్ని మిలిటరీ యూనిట్లలో చేరవలసిందని, వార్ని అధిక రాకపోకలకు తోడ్పడవలసిందని కోరుతూ వికృతపదమనటంలో దేశభక్తిపూరితమైన కార్యక్రమంగా ఎంచవలసిందని వర్కర్సును ప్రబోధిస్తున్నాం. అంతేగానీ సామ్రాజ్యవాదుల లాభాలకై వారిని ఇంకా ఎక్కువగా కష్టపడి పని చేయవలసిందిగా కోరుటలేదు. కార్మికులను ఒకవైపు ఆణచియుంచి, వారి సహకారం లేనిదే, మనస్ఫూర్తిగా వారి సహాయాన్ని ఒక్క మిలిటరీక్షణతో పొందిలేదు. కానీ మనం వారి యిబ్బందులమీద వికృతపడుతూ, దేశానికి నే దోషడిన కిష్టపరిస్థితులనుండి మాతృదేశాన్ని రక్షించుటలో రైల్వే కార్మికులు తాము వహించవలసిన పాత్రను విశదీకరిస్తూ వికృతను నెలకొల్పి దేశభక్తిని రగుల్కొలిపి అధిక రాకపోకలకు తోడ్పడవలసిందిగా కోరుతున్నాం.

దేశంలో పరిస్థితుల వారికి పూర్తిగా అర్థమయేట్లు ప్రచారం చేయాలి. బెంగాలు రాయలుసీమ, మలబారు, ఒరిస్సా ప్రజలు తిండిలేక పడే బాధల చూపుతూ ఆరాష్ట్రాలు శతృవాడికి ఏనాడైనా ఆహుతి కావచ్చని ఈరాష్ట్రాలను శతృవునుండి కాపాడుకొన్న కోజునే, ఇతర రాష్ట్రాలలోని ప్రజలు వారి ఆసులు, పీల్లు రక్షించుటవలె తారని చెప్పాలి. అందువల్ల రైతులు అధిక పంటలు పండించి ఆహారసమస్యను తీర్చాలనీ, రైల్వేకార్మికులు ఆ పంటలను కొంత ప్రాంతాలకు వెంటనే గొంపోయి, ఆ యా ప్రజల నైతిక తత్వాన్ని

నిలబెట్టాలని కోరాలి. అందుకు కార్మికులు ఏ స్టేషనులోనూ ఆనవసరంగా వాగనుడిటైన్ కావడా చూడాలని, ఆధికారులమీద ఒత్తిడి తెచ్చి అలా వాగను డిటైన్ కావటానికి కారణాల చూపుతూ వాటిని నివర్తింప చేసేటటు అందోళనద్వారా కార్మికుల సమీకరించాలి. అలా దేశం మనది యుద్ధం మనది ప్రజలను, మనలను రక్షించుకోవాలింది మనమే అనే దేశభక్తియుత కార్యవిధానాన్ని వారి మనస్సుల్లో నాటాలి.

ప్రైవేటు రైల్వేలు దేశాన్ని రక్షించుటకు పూనుకున్నాయి. వారు తమ ప్రాజా లాడి లోపలనున్న మిగతా ప్రజల రక్షిస్తున్నారు. ఆదిగాక వారు మన విద్యలు, అందువల్లనాకీ ఆహారం పంపాలి, శత్రువును ఓడించుటకు ఆయుధాలు కూడా. రాకపోకల సభివృద్ధిచేసి వారి సౌకర్యాలు చూడాలి. అటువంటి ప్రైవేటు రైల్వేల కోసం రైల్వేను బాగావడపాలని, కార్మికులయందున్న కర్తవ్యాన్ని చూపుతాం.

ఈ దేశంలోని ప్రజలు మనవారు. వారుప్రయాణ సౌకర్యాలు లేక అనేక ఇబ్బందులు పడుతున్నారు. మనకుటుంబాలు, ప్రజలకోసం రాకపోకల సభివృద్ధి చేయగలదే రైల్వేకార్మికులేనని తెలిసి అందుల కడ్డంగా నున్నవాళ్ళి జేరుచున్నాము. ఈ తమ పనులను నెరవేర్చుటవల్లనే తమనా్యముమైన కోర్కెల వెనుక కోట్లమంది ప్రజా సముదాయాన్ని నిలబెట్టుకోగలరని చూపుతాం. ఇటువంటి ట్రాన్స్పోర్టు విధానాన్ని కార్మికుల్లో అమలు పజచాలంటే మనయం దనేక బాధ్యతలున్నాయి.

యూనియనును బలవత్తరమైన సంస్థగా తయారుచేయాలి. ఇబ్బందు లనే వారికి చూపుతూ వాటి నివారణకు విక్ర్యపడమని చెప్పితే, అవి నెరవేరక పోతే వర్కర్స్ నిస్పృహచెంది జారిపోవటం జరుగుతుంది. అందువల్ల రాజ కీయ స్థాయిసభివృద్ధి పజచుటకు రాజకీయ నినాదాలతో ఇబ్బందుల మీద వికంఛేయాలి. రాజకీయ ప్రాధాన్యతను ముందుకు తీసుకరావాలి. లేకపోతే ప్రమాదకరమైన సమ్మెలకు దిగటం, వికమత్యం విచ్చిన్నం చేసికోవ డమేగాక నాశనం చేయబడతారనీ, దేశాన్ని మంటగల్పుతారని చెప్పాలి. రాకపోకల సభివృద్ధిపజచుటకు ఆయా డిపార్టుమెంటులలోని కార్మికులలో ప్రచారం ద్వారా వారి పని స్వభావాలను తెలిసికొని, ట్రాన్స్పోర్టు కాన్ఫె రెన్సుల పెట్టి వారిసలహాలను పొంది వాని విజయం కొఱుకై తీవ్రకృషి చేయాలి. వర్కుషాపు కార్మికులందేగాక లైనుమీది వివిధ కార్మికులందు

సూడ అనేక బాధ్యతలున్నాయి.

పవరు దీపార్థమెంటు:—బొగ్గును ఇంజను పెండ్లలో వేయటానికి ఎలిక్ట్రిక్ ప్రేసులుంటాయి. వీటిని ఉపయోగించటం వలన బొగ్గును సులభంగా ఇంజనులో వేయవచ్చు బొగ్గు చిన్న ముక్కలుగా కొట్టుటకు కొంతకాలం కలిసివస్తుంది. ఇలాగే పండుగలకు ఆయా మతాల కార్మికులు ఎక్కువమంది సెలవు పెట్టుటారు. కాని సెలవు అందరికీరారు. మిగతా కార్మికులు వారిస్థానాలలోపనిచేసి పనిపంటుబడకుండా నుండేట్లు చూడాలి.

దీనివల్ల ఐకమత్యం పెంపొందుతుంది. తక్కువపనివారితో ఎక్కువ పని చేయించటం పనిపంటుపడటం మొదలైన లోపాల చూపి వర్కర్సును కూడ గట్టాలి. ఇలాగే యంత్రాలకు సంబంధించిన అనేక లోపాలుంటాయి, వాటికి ఆపనిముట్లు వచ్చేంతవరకు వేచియుండక ఏదో ఒకటి వెంటనే తయారు చేసి బిగించి బండిని పంపటం చేయాలి. ఉదాహరణకు పైక్ చెడిపోతే కాక్ బాక్స్ కట్టివేసి, గొట్టంతీసి బాగుచేయించాడనునంతాం. తిరిగిదాన్ని బిగించి ఇంజెక్టరువేస్తే నీరురారు. కారణం కాక్ బాక్స్ కట్టివేయడం. కాని నీరు రాలేదని ఏవేవో మరలు ఊడదీసినా బాగుకాదు. దీనికి ఏ 15 నిమిషాలలో ఆలస్యమౌతుంది. బండి ఆలస్యం గావడమేగాక బొగ్గు వృధాగా కాలిపోతుంది. అందువల్ల చిన్నలోపాలనుగూడ చేయరారు. దాని ఫలితం ప్రమాద కరమైంది గాబట్టి ఇలాగే ఇంజనను సంబంధించిన అనేక మరలు బాగుచేయటంలోను, బండ్లు శుభ్రంగా నుంచటంలోను జాగ్రత్త వహించడమంటే ప్రజలు, సైన్యం బ్రతకటమౌతుంది. ఇటువంటివానిని దేనినైనా ఒక వర్కరు చేశాడంటే వారిచేతభక్తి కర్తవ్యాన్ని ప్రజలలో బాగా ప్రచారం చేయాలి. ఈ ఉద్యమం ప్రభుత్వాన్ని లొంగదీసుకుంటుందని, వర్కర్సును అనేక లాభాలు గలుగతాయని, ఫాసిస్టు ఆక్రమణవల్ల పెట్టుబడిదారులకేగాక, కార్మికులకుగూడ అనేక కష్టాలున్నాయని, కార్మికసంఘాలు నాశనం చేయబడతాయని, అందువల్ల రాకపోకల శభివృద్ధి పరచుటకు వారు కృషిచేయాలని చెప్పాలి.

బొగ్గు కొరతవల్ల అనేక ప్యాక్ టీలు, బండ్లు నిలుపుదల చేస్తున్నారు. అంటే ఉత్పత్తిపంటుబడటమన్న మాట. ప్రజలకు బట్టలు, తిండిలేకపోవడమౌతుంది. పైన్యాలకు పరికరాలు అందకపోవడమౌతుంది. జీవితమే స్తంభిస్తుంది.

భించిపోవడం. ఈ విధంగా బొగ్గులేనికారణంగా దేశానికి ఎంతో ప్రమాదం ఎగ్గుతుంది. అందువల్ల బొగ్గుఖర్చును తగ్గించుటకు ప్రయత్నించాలి. బండ్లు అనవసరంగా డిటైన్ వి ఉంటే బొగ్గు కాలిపోతుంది; సిడ్లను, వాటర్ కాలి వద్దకు పోవునపుడు బొగ్గునువాడితే అనవసరంగా కాలిపోతుంది. కారణం 'చేక్ బౌట్' చేయవలసి ఉంటుందిగనుక. విశ్రాంతికోసం ఒకేసారి బొగ్గును వేయడం వల్ల స్టీమ్ రాకపోగా కాలిపోతుంది. వేడిపీటిలోకి చుట్టూ ఒకేసారి ఎక్కువగా వదలటంవల్ల ఎక్కువవేడి కావలసి ఉంటుంది. అంటే ఎక్కువ బొగ్గుకాలుట యాతుంది. ఇలాగే బొగ్గును వృధాగా కాలవండా చేయటం లోపక్కర్లు నిపుణత్వం సంపాదించాలి. ఎలానైనా ప్రతి ఫైర్ మన్ కొన్ని వేవలులు రోజుకు తనవంతుగా మిగల్చుకలిగడంపై రోజుకు మొత్తం రైల్వేలో కొన్ని టన్నుల బొగ్గు మిగలటమోతుంది. ఇలా బొగ్గు మిగుల్చుట వల్ల వర్కరుకే యజమానికన్నా ఎక్కువ లాభాలున్నాయి. యజమానిదృష్టి స్వలాభపరమైంది. కార్మికునిదృష్టి దేశభక్తి పూరితమైంది. అందువల్ల విలువ కార్మికునిదే. ప్రజలు అతని అండనే నిలబడతారు. యజమాని లాభాలను అరికట్ట గలుగతారు.

ట్రాఫిక్:- జంక్షన్ స్టేషనులందు వారాల తరబడి వాగ్లు ఆగి ఉంటాయి. సాఫ్ తక్కువమోయి, అధికారి అక్రద్ధవల్లనో. ఇందువల్ల ఒక చోటనుండి మరొకచోటుకు పోవాల్సిన వస్తువులు ఆలస్యమౌతాయి. ఆ వాగ్లలోనున్న సామాన్లు ఆలస్యంగా చేరడమంటే ఏదో అవసరవస్తువు ఆ ఫ్యాక్టరీకి లేకపోవడమే. అక్రద్ధవల్ల వాగ్లు కొరతగా నుండటం, వృధాగా పడివుండటం మూలంగా ఎన్నో ఇబ్బందులు జరుగుతున్నాయి. రాకపోకలనే దృష్టిలో పెట్టుకుని వర్కరుకు, అధికార్లకు మధ్యనున్న ద్వేషాలను పోగొట్టి రాకపోకలకు తోడ్పడునట్లు చేయాలి.

టి. యక్స్. ఆర్:- సిక్లెనులోనుండే బండ్లను వెంటవెంటనే బాగుచేసిపంపాలి. కొంతగానున్న పనిముట్లనుమీటింగులు, మహాజర్లు, డిప్యూటీ మన్లద్వారా పొందాలి. మనం చెప్పాలటలే, వారికి తెలియదా అని కూర్చోటంవల్ల నష్టం తెలిసికట్టేటట్లుచేయాలి. బండ్లకు తగిననూనెవగైరా లుండునట్లు జాగ్రత్తవహించాలి.

ఇంజనీరింగ్:- శత్రుదాడుల సమయముందు పంచమాంగ దళ విధ్వంసకచర్యలనుండి రైల్వేనుకూపాదాలి. చెడిపోయినలైనులను కీసున్ విధులలో చెప్పినట్లు వెంటనే సేరవేర్చాలి. పట్టాబువచ్చునంతవరకు వేచియుండటమంటే సైన్యాలనేమి, పరికరాలనేమి యుద్ధరంగానికి ఆలస్యంగా పంపినట్లు. అంటే మనవిడ్డల చంపుకొన్నట్లుని గారు తెలిసికోవాలి. బద్లు డి రైల్వే మెంట్లు గాకుండా లైనుల బాగ్రత్తగా చూడాలి.

మెడికల్:- ఇబ్బుపడిన వర్కర్లను పరిమోసచికిత్సతో తొందరగా పంపడమంటే రాకపోకలకు సహాయపడునట్లు చేయడం. మంచిమందుల కొరకు తగినసౌకర్యాలకొరకు వారు ఆందోళనచేయాలి.

ఇంకా రాకపోకల సభివృద్ధిచేయాలంటే దొంగతనాలుమానాలి, నాగాలు పడరాదు. వర్కర్లలో వికమత్యం సుమ్మదాళవం పెంపొందాలి. ప్రజలసానుభూతిపొంది ఇబ్బందుల పోగొట్టుకోవాలిగాని నిరుత్సాహంతో జీవితం గడపరాదు. ఇలాంటి అడ్డంకులనుండి బయటపడాలి. దేశరక్షణకు బలం చేకూర్చు ట్రాన్సుపోర్టు విధానాన్ని బలహీనపర్చటంద్వారా దేశానికి ప్రజలకు ప్రమాదమువాటిల్లునట్లు తాము వివిధంగా చేస్తున్నదీ వర్కర్లలో చెప్పాలి.

రైల్వేకార్మికుల్లో మనమెలాపనిచేయాలి:- యూనియన్ ఫుట్టిసలగాయతు యిప్పటివరకూ అంటే 20 సం॥ నుండి పూర్తి రియాక్షనరీ మిత వాదనాయకత్వంక్రిందనే నడుపవలెనూవచ్చింది. వర్కర్లను సంఘటనపఱచి వాటిలో రోజువారీకీ ఆవసరమైన చొరవను పెంపుచేసి యూనియనును నిర్మాణాత్మకంగా బలీయమొనర్చటం యీ నాయకత్వం దృష్టిలో లేనేలేదు. సంఘనిర్మాణాన్ని నామమాత్రపు దాన్ని గాఢించి, నాయకత్వంయొక్క రయాదాక్షిణ్యాలకు, తమ యిబ్బందులను నివారించుకునే విషయంలో ఎల్లప్పుడూ ఎదురుచూస్తూ వుండేట్లుగా వర్కర్లను తయారు చేయటం దానియొక్క కార్యక్రమం. దీనికిగాను యీ నాయకత్వంయొక్క కార్యక్రమం ఆవిధంగా వర్కర్లనుండి వచ్చిన యిబ్బందులను, వర్కర్ల సమీకరణబలంయొక్క అండలేకుండా యజమానులతోటి, మధ్యవర్తులలాగ వెళ్లి రిప్రజెంటు చేస్తుండటమే.

యూనియన్ మీద ఎండ్ర తరబడి వీతంవేసుకుని కూర్చున్న మితవాద

నాయకత్వం యొక్క చెప్పుచేతలక్రింద వర్గరస్యలో “యూనియనువాసు మనసు పనిచేసి పెడుతుంటారు” అనేభావంతప్ప వర్గ దృక్పథంతో సూచించేతి న్యంపెంపుకాదు.

యూనియన్ కోరికలు పనిచేయుటకు తనాహంగా ముందరకువచ్చి ఎంతోకాలంనుండి యూనియన్ లో పనిచేస్తున్న కొదిమంది పనివారలు యూ రిఫార్మిస్టు నాయకత్వంక్రింద పొందినకీర్తి, విప్లవచైతన్యాన్ని, దృక్పథాన్ని కల్పించేదిగా నుండజాలదు. ఈపరిస్థితినిగమనించి ప్రాంచీలలో పనిచేయుచున్న ఆక్టివ్ ఫంక్షనరీలను రిఫార్మిస్టులక్రింద కట్టం. వారికి మనకు విధ్యకీర్తులు తెచ్చి పెట్టుకొంటం, వారిని చూడంచేసుకుని రిఫార్మిస్టు నాయకత్వం చేతుల్లోకి నెట్టి వేయటంకాకుండా కాల్గొనకవర్గపథాలాకి వారు వచ్చునట్లుగా మనం కృషి చేయాలి. వీరే ఈవిధంగానున్నపుడు సాధారణపనివారల విషయం చెప్పునక్కర లేదు.

రైల్వేవర్గరస్యను నిలెసికునేముందు ఏరకంవారు ఏఏవనులు నిర్వహి స్తారో, వారి ఇబ్బందులెలాఉంటాయో తెలిసికొవటంమంచిది. వారితో ఏర్ప రచుకున్న పరిచయంతోపాటు సోవియట్ యూనియనులోని సోషలిస్టు ప్రభుత్వస్థాపన, అక్కడి కాల్గొనకవర్గం పిప్లవాన్ని ఎలానడిపినదీ, నేడు ఫాసి స్టుల నెలాఎదుర్కొంటున్నదిచెప్తూ మన దేశకాల్గొనకలెస్థితిని, పాత్రను చెప్పాలి. మహాజను ప్రాసీపెట్టినన్నేహాన్ని ఉపయోగించుకొని, యూనియన్ ఆకివిటిలోకి, వారి అధిరుచులను పార్టీ బైపుటు మార్చటంచేయాలి. తర్వాత వారితో క్వార్టర్లలోకి, వర్గరస్యలోకిపోయి విషయాల చర్చించటం, సమ న్యలను తీర్చుకొనుటకు సలహాలనిచ్చి నడపటంచేయాలి. పూర్తిగా ఆర్థిక తత్వంలోనున్నారూకాబట్టి, కాప్రేజ్స్, వారిక్రింద గుమాస్తాబుగా తయ్యారయ్యే ప్రమాదంఁగుడుతుంది. రాజకీయచైతన్యమభివృద్ధిచేసి పోరాటశక్తిని పెంపుచేయాలికాని మహాజనవిధానంలో లీసమెపోరారు. ఎవుమూవర్గరస్యనే అన్నివిధాల తయారుచేయాలి. వర్గరస్యపార్టీ పడతులమీద యూనియన్ లు నడుపుకునేట్లుచేయాలి. వచ్చిన ప్రతిదినన్ని అవకాశంలోను పార్టీనిగూర్చి పచారంచేయాలి.

ఇపుడు వర్గరస్యలో తామువేరు, యూనియన్ వేరు. యూనియన్ వారు మనహక్కులనన్నిటిని సంపాదించిపెట్టారు. మనవిధిఅర్థరూపాయించిందా

కట్టితేచాలు అనే ఆచారముకభావంలోనున్నారు. రైల్వేవారే యూనియన్ వారికి అన్ని సౌకర్యాలుగలిచి తంపుతారని నలుస్తారు. తమకు వచ్చినయిబ్బంది చివరకుట్రానుస్సుఫర్ హుడ యూనియన్ తో చెప్పితే చేయించుతారనితలు న్నుంటారు. కొందరు దొంగతనాలుచేయటం ఉర్వోగాలు పోగొట్టుకోవటం యూనియన్ను ఉద్యోగమిప్పించమనికోరితం, పనికాకపోతే యూనియన్ పని అయిపోయిందని ప్రచారంచేయడం ఈదశలోనున్నారు. మనం వీరిలోనున్న ఈ భావాలతోలగించి వికమత్యబలమే యూనియనని, యూనియన్ అభివృద్ధి కావటం వారినిత్యక్తపిమిద ఆధారపడిఉందని, వారిహక్కులురావటమనేది అందరివికమత్యబలంతోకూడిన రోజువారీ అందోళనాకర్తమిద ఆధారపడిన దని, సంఘం కేవలం మహజర్లు వ్రాసిపెట్టేదేకాదు అనేచైతన్యం వారిలో పెంపొందించాలి.

సమిష్టిబిల్లునులు, ఆహార, కరువుభత్వవగైరా సమస్యలమిద అధికారులకుపెట్టించే మహజర్లుద్వారా, మీటింగులలో వర్కర్లను మాట్లాడు నట్లు చేయటంద్వారా వారిలో నిత్యానుభవాన్ని చైతన్యాన్ని అభివృద్ధిచేయ గల్గుతాం. ఒక్కొక్క కామ్రేడ్ కొన్ని గ్యాంగులను పిలుసుబట్టి తిసికొని వారితో సంబంధంలోనుంటూ యూనియన్ వగైరా విషయాలు తెలియ చేస్తుంటాని.

జేపను సెక్షను కమిటీల సమావేశ పటచి వారు ఏనిసమస్యల నెలా పరిష్కరించిందీ మొ|| విషయాల బ్రాంచికి తెలియ చేస్తేవారు చక్కని సలహాల నివ్వగల్గుతారు. వర్కర్లలో సమిష్టిపోరాట విధానాన్ని ప్రేమకరావాలి. వర్కర్లకు వికమత్యమే ఆయుధం. వ్యక్తిగతంగా పోరాటం సలుపలేక పోగా ఓడిపోతారనేది సులభంగా గ్రహింపచేయాలి. వారిలో వ్యక్తిమహజర్లు, సమిష్టి మహజర్లు, నూటికి నూరుమంది యూనియనులో చేరటం గ్రూపు మీటింగులు, బహిరంగ సభలు, ఊరేగింపులు, అధికారపక్షమరాయ బారాలు, తీర్మానాలు, కరపత్రాలు వేయటం ద్వారా వికమత్యం పెంపొంది ఆత్మనిశ్వాసం గలిగి పట్టుదల, ధైర్యం, చైతన్యం వృద్ధిజెందుతుంది.

యూనియను సంబంధనల ప్రచారమొనర్చి ఆ విధంగా పనులు జరుగు నట్లు చేయాలి. అప్పుడే యూనియనును నిర్మాణాత్మకంగా బలపరచినవారమై ప్రజాతంత్రంగా నడుపగల్గుతాము. వర్కర్ల ప్రేమ, నిశ్వాసం మారగొన్న

మిలిటెంటు రాగలుతారు. వీరినుండే పార్టీని నిర్మించవచ్చు.

దేవుడేషు, కరపత్రాలు వగైరాలను ప్రచారంలోనుంచి వానిని నేరవేర్చిన పిదప వచ్చిన జయాపజయాలను కారణాలతో ప్రచారమొనర్చి ఉత్సాహాన్ని నిలబెట్టాలి. శ్రమశీలతంగా దిక్కియేషులను తాపత్రయ పడుతుంటారు, నాటకాలు, వైజ్ఞానిక ప్రచార పద్ధతుల ద్వారా ఆకర్షించాలి. సానికంగాని జగువాటికి తీసుకపోవాలి. పార్టీసాహిత్యం ద్వారా వారిలో రాజకీయ చైతన్యాన్ని మెప్పించుచగలం. కార్మికవర్గ పార్టీ కమ్యూనిస్టు పార్టీయేనని వారుగుర్తించగలుగుతారు.

సంక్షిప్త పదాలు

ఎ. ఇ. = ఆసిసెంటు ఇంజనీరు

ఎ. పి. బి. = ఆసిసెంటు పర్సనల్ ఆఫీసరు.

సి. బి. సి. యస్. = ఛీఫ్ ఆఫ్ కేటింగ్ నూపరింటెండెంటు స్టాఫ్.

సి. ఇ. = ఛీఫ్ ఇంజనీరు

సి. యం. బి. = ఛీఫ్ మెడికల్ ఆఫీసరు

సి. సి. యం. = ఛీఫ్ కమ్యూనిటీ మేనేజరు

సి. యం. ఇ. = ఛీఫ్ మెకానికల్ ఇంజనీరు

సి. టి. వి. = ఛీఫ్ టెలిగ్రాఫ్ ఇన్ స్పెక్టరు

డి. ఇ. = డిస్ట్రిక్ట్ ఇంజనీరు

డి. ఇ. ఇ. = డిస్ట్రిక్ట్ ఎలిక్ట్రికల్ ఇంజనీరు

డి. టి. యస్. టి. పి. = డిస్ట్రిక్ట్ ట్రాన్స్మిషన్ నూపరింటెండెంటు

జి. యం. = జనరల్ మేనేజరు (ట్రాఫిక్) (పవర్)

హెచ్. టి. యస్. ఆర్. = హెడ్ ట్రైన్ ఎక్జిమినర్

జి. యస్. యం. = జూనియర్ సేషన్ మాస్టరు

జి. యల్. యస్. వి. = జూనియర్ లోకోమోటర్ ఇన్ స్పెక్టరు

యల్. యస్. = లోకోమోటర్ మన్

యల్. డబ్ల్యు. యం. = లోకోమోటర్ మేనేజరు

పి. డబ్ల్యు. వి. = పర్సనెంటు వె ఇన్ స్పెక్టరు

యస్. ఎ. యస్. = సబ్ ఆసిసెంటు సర్జను

టి. వి. = ట్రాఫిక్ ఇన్ స్పెక్టరు

